



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
กระทรวงคมนาคม



# รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น  
เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล

(Progress Report I)

เล่มที่ 1/2

มกราคม 2567

จัดทำโดย : AEC M PSK UAE

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
กระทรวงคมนาคม

**รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1**  
**การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น**  
**เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน**  
**ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล**  
**(Progress Report I)**  
**เล่มที่ 1/2**

**มกราคม 2567**

จัดทำโดย :     

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูโนเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

## สารบัญ

	หน้า
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	<b>1-1</b>
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-2
1.2.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	1-2
1.2.2 ขอบเขตของงานบริการที่ปรึกษา	1-2
1.2.3 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงานแผนปฏิบัติการ	1-3
1.3 พื้นที่ศึกษาโครงการ	1-3
1.4 แผนการปฏิบัติงาน	1-4
1.5 การจัดองค์กรและบุคลากรของโครงการ	1-6
1.5.1 การจัดองค์กรของโครงการ	1-6
1.5.2 แผนปฏิบัติงานของบุคลากรโครงการ	1-9
<b>บทที่ 2 งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน</b>	
2.1 งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใน พื้นที่โครงการ	2-1
2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)	2-1
2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (5) ประเด็น การท่องเที่ยว	2-3
2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570)	2-11
2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2580	2-13
2.1.5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564)	2-15
2.1.6 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570	2-18
2.1.7 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570	2-24
2.1.8 ผังนโยบายระดับประเทศ	2-38
2.1.9 ผังนโยบายระดับภาค	2-42
2.1.10 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	2-65

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.1.11 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน	2-66
2.1.12 แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) พ.ศ.2560-2564	2-70
2.1.13 แผนแม่บทการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของกลุ่มจังหวัดอันดามัน	2-78
2.1.14 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน	2-80
2.1.15 แผนพัฒนาจังหวัดระนอง (พ.ศ.2566-2570)	2-103
2.1.16 แผนพัฒนาจังหวัดพังงา (พ.ศ.2566-2570)	2-107
2.1.17 แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ.2566-2570)	2-111
2.1.18 แผนพัฒนาจังหวัดกระบี่ (พ.ศ.2566-2570)	2-113
2.1.19 แผนพัฒนาจังหวัดตรัง (พ.ศ.2566-2570)	2-118
2.1.20 แผนพัฒนาจังหวัดสตูล (พ.ศ.2566-2570)	2-121
2.2 งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ	2-125
2.2.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม	2-125
2.2.2 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและสภาพพื้นที่ของชุมชน	2-156
2.2.3 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2-159
2.2.4 ข้อมูลสภาพการจราจร	2-174
2.2.5 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว	2-185
2.2.6 ข้อมูลการกีดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการ	2-188
2.2.7 ข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง	2-188
2.3 งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ	2-253
2.3.1 เส้นทางในประเทศ	2-253
2.3.2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในต่างประเทศ	2-298

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ 3 งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร</b>	
3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงโครงข่ายคมนาคม พร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ พร้อมจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยว	3-1
3.1.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยง	3-1
3.1.2 งานจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว	3-27
3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนน หรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง	3-59
3.2.1 ประเภทและวิธีการสำรวจข้อมูลจราจร	3-66
3.2.2 รายละเอียดจุดสำรวจข้อมูลจราจร	3-75
3.2.3 ผลการสำรวจข้อมูลจราจร	3-94
<b>บทที่ 4 งานส่วนที่ 3 : การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น</b>	<b>4-1</b>
4.1 กรอบแนวคิดของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ	4-1
4.1.1 แนวคิดการออกแบบด้านงานสถาปัตยกรรม	4-3
4.1.2 การออกแบบงานสถาปัตยกรรมประกอบโครงสร้างสะพาน	4-5
4.1.3 การออกแบบงานภูมิสถาปัตยกรรมประกอบงานทาง	4-8
4.1.4 งานออกแบบด้านสถาปัตยกรรม	4-9
4.2 การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ	4-11
4.2.1 หลักเกณฑ์การประเมินเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยว	4-11
4.2.2 แนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ	4-11
4.2.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา	4-14
4.3 การคัดเลือกแนวสายทางโครงการ	4-84
4.3.1 เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินเพื่อคัดเลือกแนวสายทาง	4-84
4.3.2 การกำหนดค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือก	4-95
4.4 การกำหนดแนวสายทางโครงการ	4-96

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.4.1 จังหวัดระนอง	4-97
4.4.2 จังหวัดพังงา	4-98
4.4.3 จังหวัดภูเก็ต	4-101
4.4.4 จังหวัดกระบี่	4-102
4.4.5 จังหวัดตรัง	4-109
4.4.6 จังหวัดสตูล	4-116
4.5 การกำหนดรูปแบบถนนโครงการ	4-122
<b>บทที่ 5 งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม ของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน</b>	<b>5-1</b>
5.1 งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)	5-1
5.2 งานวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการจากแบบแนวคิดเบื้องต้น	5-12
5.2.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม	5-12
5.2.2 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม	5-12
<b>บทที่ 6 งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ</b>	<b>6-1</b>
6.1 งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ	6-1
6.1.1 งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีวิทยา	6-1
6.1.2 งานป้องกันกัดเซาะ	6-6
6.1.3 อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ	6-7
6.2 งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design)	6-19
6.3 งานประมาณมูลค่างานโครงการ	6-19

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ 7 งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น</b>	<b>7-1</b>
7.1 การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination , IEE)	7-1
7.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-1
7.3 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	7-2
7.4 แนวทางและขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-7
7.5 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-7
7.6 การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	7-8
7.6.1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	7-8
7.6.2 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	7-18
7.7 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา	7-22
7.8 การรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบัน	7-24
7.8.1 ทรัพยากรด้านกายภาพ	7-24
7.8.2 ทรัพยากรทางด้านชีวภาพและนิเวศวิทยา	7-129
7.8.3 คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	7-196
7.8.4 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	7-237
<b>บทที่ 8 งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	<b>8-1</b>
8.1 บทนำ	8-1
8.2 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน	8-2
8.3 พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย	8-2
8.4 แนวทางการดำเนินงานและกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-6
8.4.1 งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-9
8.4.2 งานลงพื้นที่เพื่อสำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินโครงการ	8-9

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
8.4.3 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations)	8-10
8.4.4 งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ	8-10
8.4.5 งานจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น (งานจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง และงานประชาสัมพันธ์โครงการ)	8-12
8.5 การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอด องค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ต่อโครงการ	8-14
8.5.1 งานสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิค วิชาการตามที่ สนข. มอบหมาย	8-14
8.5.2 งานถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา	8-14
8.5.3 งานจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา	8-14
8.5.4 งานให้การสนับสนุน สนข. ในการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	8-15
8.6 ความก้าวหน้าของงานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-15
8.6.1 ความก้าวหน้าของงานจัดทำแนวทางดำเนินงาน	8-15
8.6.2 ความก้าวหน้าของงานจัดทำแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-17
8.6.3 ความก้าวหน้าของงานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจ	8-24



## สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.3-1 พื้นที่ตั้งโครงการ	1-3
1.4-1 แผนการดำเนินงานโครงการ	1-5
1.5-1 แผนภูมิองค์กรบริหารโครงการ	1-7
1.5-2 แผนระยะเวลาทำงานของบุคลากรหลัก	1-8
1.5-3 หน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรหลัก	1-10
2.1-1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	2-3
2.1-2 หมายเหตุการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)	2-13
2.1-3 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	2-14
2.1-4 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600	2-41
2.1-5 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600	2-44
2.1-6 ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง	2-48
2.1-7 ผังเมืองรวมจังหวัดพังงา	2-51
2.1-8 ผังเมืองรวมภูเก็ต	2-56
2.1-9 ผังเมืองจังหวัดกระบี่	2-58
2.1-10 ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง	2-61
2.1-11 ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล	2-64
2.1-12 แสดงกลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว	2-103
2.2-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564	2-162
2.2-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564	2-164
2.2-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564	2-166
2.2-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563	2-168
2.2-5 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563	2-170
2.2-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564	2-172

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
2.2-7 การใช้ที่ดินในกลุ่มจังหวัดภาคใต้	2-173
2.2-8 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	2-220
2.2-9 แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2540	2-221
2.2-10 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560 - 2579	2-222
2.2-11 ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP)	2-225
2.2-12 แผนที่โครงการทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-227
2.2-13 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่	2-234
2.2-14 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง	2-235
2.2-15 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)	2-246
2.2-16 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)	2-247
2.2-17 โครงข่ายรถไฟในอนาคตทั้งหมด	2-248
2.2-18 โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	2-250
2.2-19 โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ	2-251
2.3-1 แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-254
2.3-2 รูปแบบถนนในเขตชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-255
2.3-3 รูปแบบถนนเชื่อมระหว่างแหล่งท่องเที่ยว ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-255
2.3-4 จุดพักรถพักรวด ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-256
2.3-5 จุดพักปากน้ำแชมหนู ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-257
2.3-6 จุดชมวิวนางพญา ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-258
2.3-7 จุดชมวิวแหลมสน (เนินค้อ) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-258
2.3-8 จุดชมวิวหาดคั้งวิมาน (หาดเก็บตะวัน) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-258
2.3-9 อ่าวคั้งกระเบน ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-259

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
2.3-10 แพลมสิ่งท่ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	2-259
2.3-11 แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-261
2.3-12 แนวเส้นทางที่เสนอเป็นทางเลือกโครงการศึกษาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-261
2.3-13 ตำแหน่งพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นจุดชมทิวทัศน์ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-262
2.3-14 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์สุนทรภู่ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-263
2.3-15 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหาดสวนสน ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-263
2.3-16 การปรับปรุงถนนคนเดินตลาดบ้านเพ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-263
2.3-17 การปรับปรุงบริเวณปากแม่น้ำระยอง ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-264
2.3-18 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหาดทรายทอง ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2	2-264
2.3-19 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ของกรมทางหลวงชนบท	2-278
2.3-20 รูปแบบสะพานข้ามคลองขนาดใหญ่ของโครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ช่วง อ.สิชล – อ.ท่าศาลา	2-282
2.3-21 พื้นที่ศึกษาโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม	2-284
2.3-22 แนวเส้นทางเบื้องต้นพร้อมแนวทางเลือกของโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยว เลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม	2-286
2.3-23 แนวเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม ที่ได้รับการคัดเลือก	2-287
2.3-24 รายละเอียดแนวเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัด สมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม ที่ได้รับการคัดเลือก	2-288
2.3-25 การออกแบบหน้าตัดถนนเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม	2-289
2.3-26 รูปแบบเบื้องต้นสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน	2-291
2.3-27 การจัดช่องจราจรของรูปแบบเบื้องต้นสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน	2-292
2.3-28 แบบจุดพักรถขนาดเล็กบนถนนโครงการ	2-293

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้าหน้า
2.3-29 แบบจุดพักรถขนาดกลางบนถนนโครงการ	2-293
2.3-30 จุดพักรถขนาดใหญ่ภายในสำนักงานแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร	2-294
2.3-31 อาคารศูนย์บริการข้อมูลโครงการ	2-295
2.3-32 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเลฝรั่งเศสริเวียร่า (France Riviera)	2-300
2.3-33 ถนนเลียบชายหาด (Boulevard) และทางเดินเลียบชายหาด (Promenade) เมือง Nice	2-301
2.3-34 การจัดการช่องทางสัญจร ทางเดินเท้า ทางจักรยาน และการจอดรถริมถนนบนถนนเลียบชายหาดเมือง Nice	2-302
2.3-35 ถนนเลียบชายทะเลไม่ติดชายหาดบริเวณ Provence-Alpes-Cote d'Azur เมือง Cannes	2-302
2.3-36 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายทะเล Italy Riviera	2-307
2.3-37 โครงข่ายถนน Italy Riviera	2-307
2.3-38 ถนนสาย Italy Riviera ช่วงผ่านชายหาดบนถนน SS1 เมือง Arenzano	2-309
2.3-39 แนวเส้นทาง Great Ocean Road	2-312
2.3-40 โครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับ Great Ocean Road	2-312
2.3-41 Great Ocean Road บริเวณ Anglesea Beach	2-314
2.3-42 Great Ocean Road บริเวณ Port Campbell	2-315
2.3-43 Great Ocean Road บริเวณ Lorne Beach	2-316
2.3-44 Great Ocean Road บริเวณ Apollo Bay	2-317
2.3-45 Great Ocean Road บริเวณจุดสิ้นสุดเส้นทาง	2-318
2.3-46 ทักษิณภาพเมือง Anglesea	2-319
2.3-47 ภาพถ่ายมุมสูงของ Lorne Beach	2-319
2.3-48 ภาพถ่ายมุมสูงของ Apollo Bay	2-319
2.3-49 London Arch	2-320
3.1-1 การสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด	3-2

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
3.1-2 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	3-35
3.1-3 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดพังงา	3-39
3.1-4 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่	3-43
3.1-5 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต	3-49
3.1-6 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดตรัง	3-54
3.1-7 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	3-57
3.1-8 ขั้นตอนการดำเนินงานในการจัดทำแผนที่ฐาน (Base Map) ของโครงการ	3-58
3.2-1 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงในพื้นที่โครงการปี 2565	3-65
3.2-2 แบบฟอร์มสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางสำหรับการเดินทางของผู้สัญจร	3-70
3.2-3 แบบฟอร์มสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางสำหรับรถขนส่งสินค้า	3-71
3.2-4 เอกสารนำเสนอสถานการณ์จำลองเกี่ยวกับโครงการฯ	3-72
3.2-5 ผังแสดงองค์ประกอบของการสำรวจความเร็วเฉพาะจุด	3-73
3.2-6 การกระจายตัวของกระแสจราจรในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	3-74
3.2-7 การกระจายตัวของกระแสจราจรในวัตถุประสงค์การเดินทาง	3-74
3.2-8 ภาพรวมจุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางในพื้นที่โครงการ	3-76
3.2-9 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดระนอง และพังงา	3-77
3.2-10 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดภูเก็ต และกระบี่	3-78
3.2-11 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดตรัง	3-79
3.2-12 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดสตูล	3-80
3.2-13 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยานที่จุดสำรวจ MB1 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-102
3.2-14 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยานที่จุดสำรวจ MB2 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-103

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
3.2-15 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB3 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-104
3.2-16 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจากการนับแยกประเภทที่จุดสำรวจ MB4	3-105
3.2-17 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB5 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-106
3.2-18 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB6 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-107
3.2-19 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB7 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-108
3.2-20 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB8 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-109
3.2-21 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB9 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-110
3.2-22 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB10 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-111
3.2-23 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB11 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-112
3.2-24 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB12 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-113
3.2-25 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB13 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-114
3.2-26 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB14 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-115
3.2-27 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB15 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-116

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
3.2-28 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB16 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-117
3.2-29 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB17 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-118
3.2-30 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB18 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-119
3.2-31 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB19 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-120
3.2-32 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC1 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-138
3.2-33 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC2 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-139
3.2-34 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC3 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-140
3.2-35 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC4 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2	3-141
3.2-36 วัตถุประสงค์การเดินทางของกลุ่มเป้าหมาย	3-142
3.2-37 จำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบ	3-144
4.1-1 กรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของการวางแผนพัฒนาแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ	4-2
4.1-2 แสดงรูปแบบถนนเลียบชายฝั่ง	4-3
4.1-3 ตัวอย่าง การจัดพื้นที่จอดรถแบบต่าง ๆ	4-4
4.1-4 ตัวอย่าง ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	4-4
4.1-5 ตัวอย่างแสดงจุดชมวิว	4-5
4.1-6 ตัวอย่างสะพานเชื่อมระหว่าง 2 พื้นที่ รูปแบบต่าง ๆ	4-6

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.1-7 ตัวอย่างการจัดภูมิทัศน์บริเวณเชิงสะพาน	4-7
4.1-8 ตัวอย่างการจัดภูมิทัศน์บริเวณเชิงสะพาน (ต่อ)	4-7
4.1-9 ตัวอย่างการจัดภูมิทัศน์บริเวณทางร่วม ทางแยก และการจัดภูมิทัศน์บริเวณจุดพักรถ	4-8
4.1-10 ตัวอย่างอาคารองค์ประกอบ ศาลารอรถโดยสาร ป้ายแผนที่	4-9
4.1-11 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการการปรับปรุงถนนท่องเที่ยวเดิมบริเวณหาดทุ่งเปลว จังหวัดตรัง	4-9
4.1-12 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการการปรับปรุงถนนท่องเที่ยวเดิมบริเวณบ้านกิ่งแก้ว หากสำราญ จังหวัด.ตรัง	4-10
4.1-13 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวเส้นทางใหม่นั้นนทาการ	4-10
4.1-14 แสดงตัวอย่างแนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบถนนท่องเที่ยวเพื่อนั้นนทาการ	4-11
4.2-1 แนวทางการดำเนินงานเพื่อคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ	4-12
4.4-1 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดระนอง	4-97
4.4-2 แนวทางเลือกเบื้องต้นช่วงผ่าน อุทยานแห่งชาติแหลมสน	4-98
4.4-3 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา	4-99
4.4-4 แนวทางเลือกเบื้องต้น ช่วงเกาะพระทอง-บ้านน้ำเค็ม	4-100
4.4-5 แนวทางเลือกเบื้องต้น ช่วงปากคลองทับมะพร้าว-ท้ายเหมือง	4-100
4.4-6 แนวสายทางโครงการในพื้นที่จังหวัดพังงา	4-101
4.4-7 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดกระบี่	4-103
4.4-8 แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดกระบี่	4-105
4.4-9 แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดกระบี่	4-107
4.4-10 แนวเส้นทางเลือกของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วง จังหวัดกระบี่	4-108
4.4-11 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดตรัง	4-110
4.4-12 แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดตรัง	4-112
4.4-13 แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดตรัง	4-114



## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า	
4.4-14	แนวเส้นทางเลือก ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วง จังหวัดตรัง	4-115
4.4-15	แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วง จังหวัดสตูล	4-117
4.4-16	แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วง จังหวัดสตูล	4-118
4.4-17	แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วง จังหวัดสตูล	4-120
4.4-18	แนวเส้นทางเลือก ของโครงการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วง จังหวัดสตูล	4-121
4.5-1	ตัวอย่างของระบบสาธารณูปโภคบนถนนทางหลวง	4-122
4.5-2	แสดงตัวอย่างรูปแบบทางจักรยานแบบช่องทางเดียวกับแบบสวนทางกัน	4-123
4.5-3	แสดงตัวอย่างรูปแบบทางจักรยานแบบแยกจากทางรถยนต์	4-123
4.5-4	แสดงทัศนียภาพจำลอง Landmark ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-124
4.5-5	แสดงทัศนียภาพจำลองส่วนประกอบถนน ทางจักรยาน ทางเดินเท้า	4-124
4.5-6	แสดงทัศนียภาพจำลองสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล	4-124
5.1-1	แสดงตัวอย่างข้อมูลโครงการออกแบบถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1	5-5
5.1-2	แสดงตัวอย่างข้อมูลถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ไทยแลนด์รีเวียรา	5-6
5.1-3	แสดงเส้นทาง Pacific Coast Highway หรือ PCH ประเทศสหรัฐอเมริกา	5-7
5.1-4	แสดงเส้นทาง Grand Pacific Drive หรือ GPD ของประเทศออสเตรเลีย	5-7
5.1-5	แสดงภาพกรณีศึกษา Pompano Beach Boulevard Streetscape Improvement และ Central Beach Master Plan	5-8
5.1-6	แสดงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต	5-10
5.1-7	แสดงอาคารสถาปัตยกรรม และการตกแต่งภูมิทัศน์ถนน	5-11
5.1-8	แสดงผังแนวความคิดในการออกแบบทางด้านสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์ของโครงการ	5-11
5.2-1	พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม	5-19
5.2-2	พื้นที่คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	5-21
5.2-3	แหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายาก (เต่าทะเล)	5-22

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
5.2-4 แหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายาก (พะยูน)	5-23
5.2-5 แหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายาก (โลมา)	5-23
5.2-6 เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	5-25
5.2-7 เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	5-26
5.2-8 เขตอุทยานแห่งชาติ	5-28
5.2-9 พื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ	5-30
5.2-10 พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2543	5-34
5.2-11 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ	5-42
5.2-12 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ	5-44
5.2-13 แหล่งมรดกโลกตามบัญชีเบื้องต้น (Tentative List)	5-47
5.2-14 แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน	5-50
5.2-15 แนวเส้นทางของโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง-จังหวัดสตูล กับข้อจำกัดของพื้นที่สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตามกฎหมาย	5-52
6.1-1 แสดงรูปตัวอย่างการขุดหลุมสำรวจชั้นดินในสนาม	6-2
6.1-2 แสดงรูปตัวอย่างการขุดหลุมสำรวจชั้นดินในสนาม	6-3
6.1-3 แสดงรูปตัวอย่างของการเจาะสำรวจและเก็บตัวอย่างชั้นดิน ตำแหน่งจุดสำรวจและภาพตัดชั้นดิน	6-4
6.1-4 แสดงรูปตัวอย่างแหล่งวัสดุ	6-5
6.1-5 แสดงรูปตัวอย่างบริเวณที่จำเป็นต้องมีการสำรวจเพิ่มเติม	6-6
6.1-6 แผนที่โครงข่ายลำน้ำที่วางตัวอยู่ในบริเวณพื้นที่ของโครงการ	6-9
6.1-7 ทำเรือและจุดชุมวิวกปากแม่น้ำ แหลมสน จ.ระนอง	6-11
6.1-8 สะพานข้ามคลอง บริเวณอ่าวบางม่วง จ.พังงา	6-12
6.1-9 ท่อลอดเหลี่ยมถนนข้ามคลอง บริเวณหาดเขาหลัก จ.พังงา	6-12
6.1-10 แผนที่พื้นที่ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก	6-14

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
6.1-11 ท่าเรือและอุปกรณ์สำหรับการทำประมง บริเวณปากอ่าวท่าเลน จ.กระบี่	6-15
6.1-12 สะพานข้ามคลองหนองทะเล บนถนนทางหลวงชนบท 6024 บริเวณอ่าวคลองม่วง จ.กระบี่	6-16
6.1-13 ท่อลอดกลม ขนาด 4 ช่องบนช่วงของถนนท้องถิ่นที่ระบายน้ำลงสู่ทะเล บริเวณหาดสำราญ จ.ตรัง	6-17
6.1-14 ถนนเลียบชายฝั่ง และโครงสร้างป้องกันชายฝั่ง บริเวณหากบางศิลา ต.ละงู อ.ละงู จ.สตูล	6-18
6.1-15 ท่อลอดเหลี่ยมพร้อมระบบประตุระบายน้ำ คลองแปะสน จ.สตูล	6-18
6.3-1 หน้าตัดคันทาง ผิวทาง คสล.	6-20
6.3-2 หน้าตัดสะพาน โครงสร้าง Plank Girder	6-20
6.3-3 หน้าตัดสะพาน โครงสร้าง Box Beam	6-20
6.3-4 หน้าตัดสะพาน โครงสร้าง I-Girder	6-21
6.3-5 หน้าตัดสะพาน โครงสร้าง Segmental	6-21
6.3-6 หน้าตัดสะพาน โครงสร้าง Balance Cantilever	6-21
7.3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น	7-6
7.5-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-7
7.8-1 ผังลมในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2536-2565) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาระนอง	7-31
7.8-2 ผังลมในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535-2564) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาภูเก็ต	7-36
7.8-3 ผังลมในคาบ 10 ปี (พ.ศ. 2555-2564) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาตรัง	7-41
7.8-4 ผังลมในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2536-2565) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาสตูล	7-44
7.8-5 แผนที่ธรณีวิทยาจังหวัดระนอง	7-50
7.8-6 แผนที่ธรณีวิทยาจังหวัดพังงา	7-53
7.8-7 แผนที่ธรณีวิทยาจังหวัดภูเก็ต	7-56
7.8-8 แผนที่ธรณีวิทยาจังหวัดกระบี่	7-59
7.8-9 แผนที่ธรณีวิทยาจังหวัดตรัง	7-62

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า	
7.8-10	แผนที่ธรณีวิทยาจังหวัดสตูล	7-65
7.8-11	แผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวในประเทศไทย	7-71
7.8-12	แผนที่รอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทย	7-91
7.8-13	ข้อมูลรอยเลื่อนมีพลังจากร่องสำรวจกลุ่มรอยเลื่อนระนอง	7-92
7.8-14	ข้อมูลรอยเลื่อนมีพลังจากร่องสำรวจกลุ่มรอยเลื่อนคลองมะรุ่ย	7-93
7.8-15	แผนที่กลุ่มชุดดินจังหวัดระนอง	7-96
7.8-16	แผนที่กลุ่มชุดดินจังหวัดพังงา	7-99
7.8-17	แผนที่กลุ่มชุดดินจังหวัดภูเก็ต	7-101
7.8-18	แผนที่กลุ่มชุดดินจังหวัดกระบี่	7-104
7.8-19	แผนที่กลุ่มชุดดินจังหวัดตรัง	7-107
7.8-20	แผนที่กลุ่มชุดดินจังหวัดสตูล	7-110
7.8-21	แผนที่แสดงลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก	7-112
7.8-22	แผนที่แสดงปริมาณคลอไรด์เกินเกณฑ์มาตรฐานน้ำบาดาลที่ใช้บริโภค พื้นที่ภาคใต้	7-124
7.8-23	คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งทั้งประเทศ พ.ศ. 2564	7-128
7.8-24	แผนที่แสดงพื้นที่ป่า จังหวัดระนอง	7-131
7.8-25	แผนที่แสดงทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จังหวัดระนอง	7-134
7.8-26	แผนที่แสดงพื้นที่ป่า จังหวัดพังงา	7-137
7.8-27	แผนที่แสดงทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จังหวัดพังงา	7-139
7.8-28	แผนที่แสดงพื้นที่ป่า จังหวัดภูเก็ต	7-142
7.8-29	แผนที่แสดงทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จังหวัดภูเก็ต	7-144
7.8-30	แผนที่แสดงพื้นที่ป่า จังหวัดกระบี่	7-146
7.8-31	แผนที่แสดงทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จังหวัดกระบี่	7-149

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
7.8-32 แผนที่แสดงพื้นที่ป่า จังหวัดตรัง	7-152
7.8-33 แผนที่แสดงพื้นที่ป่า จังหวัดสตูล	7-155
7.8-34 สถานีสำรวจแนวปะการังบริเวณจังหวัดระนอง ในปี พ.ศ. 2565	7-158
7.8-35 สถานภาพปัจจุบันของแนวปะการังบริเวณจังหวัดระนอง ในปี พ.ศ. 2565	7-159
7.8-36 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลจังหวัดระนอง	7-161
7.8-37 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดระนอง	7-162
7.8-38 สถานีสำรวจแนวปะการังบริเวณจังหวัดพังงา ในปี พ.ศ. 2565	7-165
7.8-39 สถานภาพปัจจุบันของแนวปะการังบริเวณจังหวัดพังงา ในปี พ.ศ. 2565	7-166
7.8-40 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลจังหวัดพังงา	7-168
7.8-41 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดพังงา	7-169
7.8-42 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดพังงาจากการสำรวจด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Drone)	7-170
7.8-43 สถานีสำรวจแนวปะการังบริเวณจังหวัดภูเก็ต ในปี พ.ศ. 2565	7-172
7.8-44 สถานภาพปัจจุบันของแนวปะการังบริเวณจังหวัดภูเก็ต ในปี พ.ศ. 2565	7-173
7.8-45 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลจังหวัดภูเก็ต	7-175
7.8-46 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดภูเก็ต	7-176
7.8-47 สถานีสำรวจแนวปะการังบริเวณจังหวัดกระบี่ ในปี พ.ศ. 2565	7-178
7.8-48 สถานภาพปัจจุบันของแนวปะการังบริเวณจังหวัดกระบี่ ในปี พ.ศ. 2565	7-179
7.8-49 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลบริเวณเกาะศรีบอยาต้านตะวันตก จังหวัดกระบี่	7-181
7.8-50 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลบริเวณเกาะปูด้านเหนือ จังหวัดกระบี่	7-181
7.8-51 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลบริเวณอ่าวน้ำเมา จังหวัดกระบี่	7-182
7.8-52 แผนที่แหล่งหญ้าทะเล จังหวัดกระบี่	7-183
7.8-53 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดกระบี่	7-184

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
7.8-54 สถานีสำรวจแนวปะการังบริเวณจังหวัดตรัง ในปี พ.ศ. 2565	7-186
7.8-55 สถานภาพปัจจุบันของแนวปะการังบริเวณจังหวัดตรัง ในปี พ.ศ. 2565	7-187
7.8-56 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลจังหวัดตรัง	7-189
7.8-57 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดตรัง	7-190
7.8-58 สถานีสำรวจแนวปะการังบริเวณจังหวัดสตูล ในปี พ.ศ. 2565	7-192
7.8-59 สถานภาพปัจจุบันของแนวปะการังบริเวณจังหวัดสตูล ในปี พ.ศ. 2565	7-192
7.8-60 แผนที่แหล่งหญ้าทะเลจังหวัดสตูล	7-194
7.8-61 แผนที่การแพร่กระจายสัตว์ทะเลหายากจังหวัดสตูล	7-195
7.8-62 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดระนอง ปีพ.ศ. 2558	7-198
7.8-63 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2564	7-199
7.8-64 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพังงา ปีพ.ศ. 2560	7-201
7.8-65 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2564	7-202
7.8-66 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต ปีพ.ศ. 2558	7-204
7.8-67 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2563	7-205
7.8-68 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ ปีพ.ศ. 2559	7-207
7.8-69 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2563	7-208
7.8-70 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดตรัง ปีพ.ศ. 2559	7-210
7.8-71 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2563	7-211

## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
7.8-72 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดสตูล ปีพ.ศ. 2560	7-213
7.8-73 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2564	7-214
7.8-74 แผนที่พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากภาคใต้	7-232
7.8-75 พื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมในขอบเขตสำนักงานทรัพยากรน้ำที่ 10	7-233
7.8-76 พื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมในขอบเขตสำนักงานทรัพยากรน้ำที่ 8	7-234
7.8-77 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดระนอง ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565	7-282
7.8-78 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดพังงา ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565	7-283
7.8-79 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดภูเก็ต ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565	7-284
7.8-80 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดกระบี่ ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565	7-285
7.8-81 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดตรัง ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565	7-286
7.8-82 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดสตูล ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565	7-287
7.8-83 แหล่งโบราณสถาน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	7-308
8.3-1 พื้นที่ดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-2
8.4-1 ภาพรวมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-8
8.6-1 บรรยายภาพการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ	8-25

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1-1 ตารางเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และ ฉบับที่ 3 กับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	2-18
2.1-2 ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ตามแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	2-20
2.1-3 กลุ่มประเด็นความต่อเนื่องกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	2-21
2.1-4 สรุปผังเมืองรวมจังหวัดและบทบาทที่กำหนดในพื้นที่ภาคใต้	2-65
2.1-5 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว	2-73
2.1-6 แผนงานการฟื้นฟู พัฒนา และยกระดับแหล่งท่องเที่ยว	2-73
2.1-7 แผนงานการส่งเสริมการลงทุน	2-74
2.1-8 แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน	2-74
2.1-9 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่	2-75
2.1-10 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่	2-75
2.2-1 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565	2-125
2.2-2 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565	2-126
2.2-3 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดระนอง (พ.ศ. 2565)	2-127
2.2-4 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดระนอง ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2560 - 2564	2-128
2.2-5 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุดของจังหวัดระนอง 3 ลำดับแรก	2-129
2.2-6 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงสุดที่สุดของจังหวัดระนอง	2-129
2.2-7 ข้อมูลแรงงาน ปี พ.ศ. 2561 - 2563	2-130
2.2-8 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565	2-130
2.2-9 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565	2-131
2.2-10 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดพังงา (พ.ศ. 2565)	2-131



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
2.2-11 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพังงาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2564	2-133
2.2-12 จำนวนแรงงานจังหวัดพังงา สถานภาพแรงงานไทย ปี พ.ศ. 2564	2-135
2.2-13 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565	2-136
2.2-14 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565	2-136
2.2-15 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2565)	2-137
2.2-16 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2560 – 2564	2-138
2.2-17 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำนวน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	2-139
2.2-18 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกอำเภอ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	2-139
2.2-19 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม	2-139
2.2-20 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดภูเก็ต จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2561-2563	2-140
2.2-21 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565	2-141
2.2-22 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565	2-141
2.2-23 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)	2-142
2.2-24 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกระบี่ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563	2-143
2.2-25 จำนวนโรงงานแยกตามจำพวก พ.ศ. 2564	2-144
2.2-26 ข้อมูลโรงงานในพื้นที่จังหวัดกระบี่ (แบ่งตามหมวดอุตสาหกรรม) พ.ศ. 2564	2-145
2.2-27 จำนวนผู้ปฏิบัติงานทำจังหวัดกระบี่จำแนกตามสภาพแรงงาน ปี 2564	2-145
2.2-28 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565	2-146
2.2-29 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565	2-146
2.2-30 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดตรัง (พ.ศ. 2565)	2-146
2.2-31 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด พ.ศ. 2559-2563 ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขากิจกรรม	2-148
2.2-32 สถิติโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรัง (จำพวก 2 และ 3) แยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม	2-149

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
2.2-33 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2563	2-150
2.2-34 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565	2-151
2.2-35 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565	2-151
2.2-36 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)	2-152
2.2-37 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 – 2563	2-153
2.2-38 แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำพวก	2-154
2.2-39 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม	2-155
2.2-40 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2564	2-156
2.2-41 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564	2-161
2.2-42 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564	2-163
2.2-43 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564	2-165
2.2-44 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563	2-167
2.2-45 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563	2-169
2.2-46 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564	2-171
2.2-47 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-174
2.2-48 ปริมาณการจราจรในสายทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ปี พ.ศ. 2565	2-175
2.2-49 ตารางแสดงจำนวนท่าเรือสำหรับการขนส่งพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ	2-176
2.2-50 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-177
2.2-51 จำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	2-178
2.2-52 ข้อมูลและสถานที่ตั้งมารีนาในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต	2-178
2.2-53 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-179
2.2-54 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-181

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
2.2-55 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565	2-184
2.2-56 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ	2-186
2.2-57 โครงข่ายปัจจุบันที่เปิดให้บริการแล้วของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2-228
2.2-58 โครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมีได้เปิดให้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2-231
2.2-59 สรุปแผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน	2-240
2.2-60 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)	2-241
2.2-61 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)	2-242
2.2-62 สรุปโครงการรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพ (แผนภายหลังปี พ.ศ. 2585)	2-244
2.2-63 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) ในอนาคต	2-245
2.2-64 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ในอนาคต	2-245
2.3-1 สรุปงบประมาณและแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล	2-267
2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล	2-268
2.3-3 รูปแบบถนนโครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ช่วง อ.สิชล – อ.ท่าศาลา	2-280
2.3-4 การจำแนกประเภทถนนภายในโครงการตามเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบด้านเรขาคณิตสำหรับทางหลวงชนบททั่วประเทศ	2-290
3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด	3-3
3.2-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี 2565 บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ	3-60
3.2-2 การจำแนกประเภทยานพาหนะสำหรับการนับรถ	3-66
3.2-3 จำนวนตัวอย่างการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง	3-69
3.2-4 สัดส่วนจำนวนตัวอย่างตามช่วงเวลาในการสำรวจข้อมูลความเร็วเฉพาะจุด	3-75
3.2-5 จำนวนตัวอย่างกระจายตามช่วงเวลาจุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุดในพื้นที่โครงการ	3-75

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
3.2-6 รายละเอียดจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) จุดสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (OD) และจุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (SS)	3-81
3.2-7 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ	3-95
3.2-8 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 - 26 พ.ย. 2566)	3-98
3.2-9 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 - 26 พ.ย. 2566)	3-99
3.2-10 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 - 10 ธ.ค. 2566)	3-100
3.2-11 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 - 10 ธ.ค. 2566)	3-101
3.2-12 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยกบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ	3-123
3.2-13 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)	3-126
3.2-14 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)	3-129
3.2-15 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)	3-132
3.2-16 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)	3-135
3.2-17 จำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของผู้สัญจร	3-145
3.2-18 จำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของรถขนส่งสินค้า	3-146
3.2-19 ความเร็วเฉลี่ยที่จุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุด	3-147
4.2-1 เกณฑ์การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่ศึกษากายภาพ	4-11

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.2-2 รายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวภาคเอกชนในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดระนอง	4-15
4.2-3 รายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวภาครัฐในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดระนอง	4-15
4.2-4 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดระนอง 3 อันดับแรก	4-15
4.2-5 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดระนอง	4-16
4.2-6 ผลการคัดเลือกและจัดลำดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดระนองซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-17
4.2-7 ผลการวิเคราะห์ SWOT (จุดแข็งและจุดอ่อน) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดระนอง	4-18
4.2-8 ผลการวิเคราะห์ SWOT (โอกาสและอุปสรรค) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดระนอง	4-21
4.2-9 ภาพการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดระนอง	4-23
4.2-10 รายชื่อหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดพังงา	4-25
4.2-11 รายชื่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดพังงา	4-25
4.2-12 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดพังงา 3 อันดับแรก	4-26
4.2-13 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดพังงา	4-26
4.2-14 ผลการคัดเลือกและจัดลำดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดพังงาซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-27
4.2-15 ผลการวิเคราะห์ SWOT (จุดแข็งและจุดอ่อน) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดพังงา	4-28
4.2-16 ผลการวิเคราะห์ SWOT (โอกาสและอุปสรรค) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดพังงา	4-32
4.2-17 ภาพการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพังงา	4-34

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.2-18 รายชื่อหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดภูเก็ต	4-37
4.2-19 รายชื่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดภูเก็ต	4-37
4.2-20 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดภูเก็ต 3 อันดับแรก	4-37
4.2-21 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดภูเก็ต	4-39
4.2-22 ผลการคัดเลือกและจัดลำดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดภูเก็ตซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-39
4.2-23 ผลการวิเคราะห์ SWOT(จุดแข็งและจุดอ่อน) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดภูเก็ต	4-40
4.2-24 ผลการวิเคราะห์ SWOT (โอกาสและอุปสรรค) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดภูเก็ต	4-43
4.2-25 ภาพการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต	4-46
4.2-26 รายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวภาคเอกชนในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดกระบี่	4-48
4.2-27 รายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวภาครัฐในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดกระบี่	4-48
4.2-28 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดกระบี่ 3 อันดับแรก	4-48
4.2-29 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดกระบี่	4-50
4.2-30 ผลการคัดเลือกและจัดลำดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดกระบี่ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-51
4.2-31 ผลการวิเคราะห์ SWOT (จุดแข็งและจุดอ่อน) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดกระบี่	4-52
4.2-32 ผลการวิเคราะห์ SWOT (โอกาสและอุปสรรค) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดกระบี่	4-56
4.2-33 ภาพการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดกระบี่	4-59

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.2-34 รายชื่อหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดตรัง	4-61
4.2-35 รายชื่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดตรัง	4-62
4.2-36 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดตรัง 3 อันดับแรก	4-62
4.2-37 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดตรัง	4-63
4.2-38 ผลการคัดเลือกและจัดลำดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดตรังซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-64
4.2-39 ผลการวิเคราะห์ SWOT(จุดแข็งและจุดอ่อน) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดตรัง	4-65
4.2-40 ผลการวิเคราะห์ SWOT (โอกาสและอุปสรรค) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดตรัง	4-68
4.2-41 ภาพการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง	4-71
4.2-42 รายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวภาคเอกชนในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดสตูล	4-72
4.2-43 รายชื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวภาครัฐในการสัมภาษณ์เชิงลึก จังหวัดสตูล	4-73
4.2-44 ผลการวิเคราะห์ภาพลักษณ์ของจังหวัดสตูล 3 อันดับแรก	4-73
4.2-45 ผลการวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่ตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันหรือใกล้เคียงของจังหวัดสตูล	4-74
4.2-46 ผลการคัดเลือกและจัดลำดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดสตูลซึ่งตั้งอยู่ห่างจากบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	4-74
4.2-47 ผลการวิเคราะห์ SWOT(จุดแข็งและจุดอ่อน) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดสตูล	4-76
4.2-48 ผลการวิเคราะห์ SWOT (โอกาสและอุปสรรค) ของแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดสตูล	4-79
4.2-49 ภาพการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล	4-82

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.3-1 การกำหนดคะแนนของปัจจัยหลักที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบ	4-84
4.3-2 การกำหนดค่าตัวคูณแบบขั้นบันได	4-85
4.3-3 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญแต่ไม่มีความแตกต่างกันในแต่ละรูปแบบ ทางเลือกซึ่งไม่นำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือก	4-87
4.3-4 ตารางการให้น้ำหนักคะแนนปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	4-91
4.3-5 การกำหนดค่านำหนักปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร	4-95
4.3-6 การกำหนดค่านำหนักปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	4-96
5.1-1 มาตรฐานชั้นทางสำหรับทางหลวงทั่วประเทศ	5-3
5.1-2 พื้นที่สำรวจแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต	5-9
5.2-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	5-13
5.2-2 แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน	5-49
5.2-3 ข้อจำกัดด้านพื้นที่ของโครงการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง- จังหวัดสตูล	5-53
6.1-1 ค่าเฉลี่ยตัวแปรภูมิอากาศหลักของสถานีตรวจอากาศในพื้นที่ศึกษาโครงการ	6-7
6.1-2 ค่าเฉลี่ยตัวแปรภูมิอากาศหลักของสถานีตรวจอากาศในพื้นที่ศึกษาโครงการ	6-12
7.3-1 พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น	7-2
7.6-1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เบื้องต้น)	7-8
7.6-2 พื้นที่ชุ่มน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ	7-19
7.6-3 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและอุทยานแห่งชาติในพื้นที่ศึกษาโครงการ	7-19
7.7-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาคัดกรองในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	7-22
7.8-1 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2536-2565) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาระนอง	7-30
7.8-2 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535-2564) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาตะกั่วป่า	7-33
7.8-3 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535-2564) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาภูเก็ต	7-35



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
7.8-4 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 28 ปี (พ.ศ. 2535-2564) ของสถานีอุตุนิยมวิทยากระบี่	7-38
7.8-5 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535-2564) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาตรัง	7-40
7.8-6 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2536-2565) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาสตูล	7-43
7.8-7 ผลตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา ของกรมควบคุมมลพิษ ระหว่างปีพ.ศ. 2563-2565	7-46
7.8-8 ผลการตรวจวัดรายงานสถานการณ์และการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ระหว่างปีพ.ศ. 2563 - 2565	7-48
7.8-9 สถิติการเกิดแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2556-2565 (ย้อนหลัง 10 ปี)	7-72
7.8-10 กลุ่มชุดดินจังหวัดระนอง	7-95
7.8-11 กลุ่มชุดดินจังหวัดพังงา	7-97
7.8-12 กลุ่มชุดดินจังหวัดภูเก็ต	7-100
7.8-13 กลุ่มชุดดินจังหวัดกระบี่	7-102
7.8-14 กลุ่มชุดดินจังหวัดตรัง	7-105
7.8-15 กลุ่มชุดดินจังหวัดสตูล	7-108
7.8-16 ลุ่มน้ำสาขาภาคใต้ฝั่งตะวันตก	7-113
7.8-17 คุณภาพน้ำผิวดินภาคใต้ฝั่งตะวันตก (จังหวัดระนอง-จังหวัดตรัง)	7-116
7.8-18 ประเภทการใช้ที่ดินจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2564	7-197
7.8-19 ประเภทการใช้ที่ดินจังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2564	7-200
7.8-20 ประเภทการใช้ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2563	7-203
7.8-21 ประเภทการใช้ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2563	7-206
7.8-22 ประเภทการใช้ที่ดินจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2563	7-209
7.8-23 ประเภทการใช้ที่ดินจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2564	7-212

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
7.8-24 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดระนอง ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	7-215
7.8-25 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดพังงา ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	7-216
7.8-26 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดภูเก็ต ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	7-216
7.8-27 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดกระบี่ ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	7-217
7.8-28 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดตรัง ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	7-217
7.8-29 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดสตูล ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	7-218
7.8-30 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า จังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2563 – 2565	7-219
7.8-31 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า จังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2563 – 2565	7-220
7.8-32 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า จังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2563 – 2565	7-221
7.8-33 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า จังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2563 – 2565	7-222
7.8-34 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า จังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2563 – 2565	7-223
7.8-35 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า จังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2563 – 2565	7-224
7.8-36 ปริมาณขยะมูลฝอยในจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ปี พ.ศ. 2563 - 2565	7-226

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
7.8-37 ข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากจังหวัดพังงา	7-227
7.8-38 ข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากจังหวัดตรัง	7-228
7.8-39 ข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากจังหวัดสตูล	7-230
7.8-40 แหล่งที่มาของข้อมูล/ตัวแปรทุติยภูมิด้านเศรษฐกิจสังคม	7-237
7.8-41 จำนวนประชากร อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร การเกิด การตาย และการย้ายถิ่นของประชากร ของจังหวัดระนอง พ.ศ. 2564 – 2566	7-240
7.8-42 จำนวนประชากร อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร การเกิด การตาย และการย้ายถิ่นของประชากร ของจังหวัดพังงา พ.ศ. 2564 – 2566	7-241
7.8-43 จำนวนประชากร อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร การเกิด การตาย และการย้ายถิ่นของประชากร ของจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2564 – 2566	7-242
7.8-44 จำนวนประชากร อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร การเกิด การตาย และการย้ายถิ่นของประชากร ของจังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2564 – 2566	7-242
7.8-45 จำนวนประชากร อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร การเกิด การตาย และการย้ายถิ่นของประชากร ของจังหวัดตรัง พ.ศ. 2564 – 2566	7-243
7.8-46 จำนวนประชากร อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร การเกิด การตาย และการย้ายถิ่นของประชากร ของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2564 – 2566	7-244
7.8-47 สัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุ ระหว่างปี พ.ศ. 2564-2566	7-246
7.8-48 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดระนอง พ.ศ. 2562 – 2564	7-250
7.8-49 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดพังงา พ.ศ. 2562 – 2564	7-251
7.8-50 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2562 – 2564	7-253
7.8-51 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2562 – 2564	7-254

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
7.8-52 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดตรัง พ.ศ. 2562 - 2564	7-255
7.8-53 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2562 - 2564	7-256
7.8-54 จำนวนผู้ว่างงาน และอัตราการว่างงาน ระหว่างปี พ.ศ. 2564 – 2566	7-262
7.8-55 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรียนสิ่งปลูกสร้างรอบบัญชี ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เกี่ยวกับบ่อสังหาริมทรัพย์ (พ.ศ.2566-2569) จังหวัดระนอง	7-265
7.8-56 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรียนสิ่งปลูกสร้างรอบบัญชี ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เกี่ยวกับบ่อสังหาริมทรัพย์ (พ.ศ.2566-2569) จังหวัดพังงา	7-267
7.8-57 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรียนสิ่งปลูกสร้างรอบบัญชี ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เกี่ยวกับบ่อสังหาริมทรัพย์ (พ.ศ.2566-2569) จังหวัดภูเก็ต	7-269
7.8-58 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรียนสิ่งปลูกสร้างรอบบัญชี ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เกี่ยวกับบ่อสังหาริมทรัพย์ (พ.ศ.2566-2569) จังหวัดกระบี่	7-271
7.8-59 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรียนสิ่งปลูกสร้างรอบบัญชี ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เกี่ยวกับบ่อสังหาริมทรัพย์ (พ.ศ.2566-2569) จังหวัดตรัง	7-273
7.8-60 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรียนสิ่งปลูกสร้างรอบบัญชี ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เกี่ยวกับบ่อสังหาริมทรัพย์ (พ.ศ.2566-2569) จังหวัดสตูล	7-275
7.8-61 จำนวนบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขบางประเภทของสถานบริการสาธารณสุข พ.ศ. 2566	7-281
7.8-62 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุ ที่ประสบบัญ จังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2565	7-292
7.8-63 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุ ที่ประสบบัญ จังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2565	7-293
7.8-64 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุ ที่ประสบบัญ จังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2565	7-294

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
7.8-65 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบภัย จังหวัดกระบี่ ปี พ.ศ. 2565	7-295
7.8-66 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบภัย จังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2565	7-296
7.8-67 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบภัย จังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2565	7-297
7.8-68 ตัวอย่างสุนทรียภาพที่มีความโดดเด่นบริเวณพื้นที่โครงการ	7-299
7.8-69 แหล่งโบราณสถาน ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	7-307
8.3-1 พื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาโครงการเบื้องต้น	8-3
8.3-2 การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการเบื้องต้น	8-5
8.6-1 กำหนดการปฏิบัติงานการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการ	8-17
8.6-2 รายละเอียดของการประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	8-22
8.6-3 กำหนดการการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทนในพื้นที่ศึกษาโครงการ	8-24
8.6-4 สรุปประเด็นจากข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญของแต่ละจังหวัด	8-27

Progress

บทที่ 1

---

บทนำ

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ แม้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2563 - 2564 รายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศจะลดน้อยลงจากปี พ.ศ. 2562 ถึงร้อยละ 91 เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งจากเดิมในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงถึงร้อยละ 19.21 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุดรองจากกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 23 ของรายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศ และจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่าปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีรูปแบบพฤติกรรมการท่องเที่ยวเปลี่ยนไป โดยนิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยการขับรถ (Road Trip) มากขึ้นจากเดิมร้อยละ 69.7 ในปี พ.ศ. 2560 เป็นร้อยละ 85.9 ในปี พ.ศ. 2564

ยุทธศาสตร์แห่งชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 ได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นการสร้างหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ GDP เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ภายในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งได้กำหนดเป็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว โดยแผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก เป็นต้น

ดังนั้น การส่งเสริมให้การท่องเที่ยวขยายตัวประการหนึ่ง คือ การส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกยิ่งขึ้น และเป็นระบบที่สนับสนุนการเดินทางในเชิงการท่องเที่ยว และการอนุรักษ์ ซึ่งจะต้องเป็นโครงข่ายที่แยกออกจากการเดินทางหลักและการขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกในพื้นที่ภายใต้เลียบชายฝั่งทะเลอันดามันจึงเป็นโครงการสำคัญในการพัฒนาเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดแหล่งท่องเที่ยว และการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เกิดอุปสงค์เหนี่ยวนำ (Induced Demand) ซึ่งจะส่งผลให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว

ทั้งนี้ จากการประชุมร่วมกันระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน และผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 1/2564 ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2564 ณ จังหวัดกระบี่ ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมทำหน้าที่ประสานกับสำนักงบประมาณ เพื่อพิจารณาบรรจุเรื่องการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ฝั่งอันดามัน ไว้ในแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2566 ซึ่งต่อมากระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษา

ความเหมาะสมเบื้องต้น และออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน  
ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล

## 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

### 1.2.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล มีวัตถุประสงค์หลักของโครงการ ดังนี้

- เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม (Feasibility Study) ของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล)
- เพื่อจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล)
- เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อสนับสนุนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ในประเด็นด้านการท่องเที่ยว

### 1.2.2 ขอบเขตของงานบริการที่ปรึกษา

ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วยงานหลักต่าง ๆ ดังนี้

- งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร
- งานส่วนที่ 3 : การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น
- งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ
- งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
- งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาด้านคมนาคมทางบก เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน
- งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน
- การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Know-ledge Knowhow Transfer) การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) และการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ
- การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์





#### 1.4 แผนการปฏิบัติงาน

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดเตรียมแผนการปฏิบัติงานของโครงการ โดยพิจารณาจากรายละเอียดตามข้อกำหนดขอบเขตของงาน (Term of Reference : TOR ) รวมทั้งวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานโดยละเอียด จึงได้กำหนดแผนการปฏิบัติงานโดยพิจารณาจากกรอบระยะเวลาของการปฏิบัติงานที่ต่อเนื่องและเกี่ยวข้องกัน เพื่อให้มีการทำงานที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการประสานงานกันระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาและสำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และหน่วยงานอื่น ๆ ดังแสดงรายละเอียดแผนการปฏิบัติงานใน ปัจจุบันความก้าวหน้าการดำเนินงาน ณ เดือนธันวาคม 2566 มีผลการดำเนินงานสะสมคิดเป็นร้อยละ 21.50 ซึ่งเป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ได้วางแผนไว้



## 1.5 การจัดองค์กรและบุคลากรของโครงการ

### 1.5.1 การจัดองค์กรของโครงการ

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ยูไนเต็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกันในกิจการค้าร่วม (Consortium) ในการปฏิบัติงานภายใต้สัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาจนกว่างานจะแล้วเสร็จ โดย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาหลักหรือบริษัทนำ (Lead Firm) ในการดำเนินงานเกี่ยวกับโครงการนี้ จนสิ้นสุดสัญญา เพื่อให้งานบริการที่ปรึกษางานศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้น เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล สามารถดำเนินการตามแผน และแนวทางการปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา และบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกำหนด กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารงานโครงการ โดยแยกกลุ่มงานต่าง ๆ ตามภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. กลุ่มงานบริหารและจัดการโครงการ
2. กลุ่มงานด้านวิศวกรรมโยธา
3. กลุ่มงานด้านการวางแผนการขนส่งและจราจร
4. กลุ่มงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

โดยผังโครงสร้างการบริหารงานโครงการและรายชื่อบุคลากรหลักที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญงานในแต่ละสาขาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเคยปฏิบัติงานและมีประสบการณ์ตามตำแหน่งหน้าที่ได้แสดงรายละเอียดในรูปที่ 1.5-1 และมีการกำหนดแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรแต่ละตำแหน่งอย่างเหมาะสมเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการปฏิบัติงานโครงการ ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 1.5-2



ที่มา : ทั่วประเทศ, 2566

รูปที่ 1.5-1 แผนภูมิองค์กรบริหารโครงการ

ลำดับ	ตำแหน่ง	ชื่อ-นามสกุล	ระยะเวลาปฏิบัติงาน (คน-เดือน)	ระยะเวลาปฏิบัติงาน (เดือน)																	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	ผู้จัดการโครงการ	นายแสงชัย สาริกวงศ์ไพฑูรย์	12																		
2	รองผู้จัดการโครงการด้านวิศวกรรมโยธา	นายสมเกียรติ เตรียมแจ้งอรุณ	12																		
3	รองผู้จัดการโครงการด้านกฎหมายแผนกขนส่งและจราจร	นายอัครวัฒน์ ศิริวรพิทักษ์	12																		
4	รองผู้จัดการโครงการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	ผศ. ดร. วิภาดา ตริสวัสดิ์	12																		
5	ผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่งและจราจร	ผศ. ดร. สุระเศวาร์ พิริยะวัฒน์	12																		
6	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง	นางสาวปัทมา ศรีสุขวัฒน์	12																		
7	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ 1	นายอภิชาติ อังประเสริฐ	12																		
8	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ 2	นายบรรณาการ จีกันนัท	12																		
9	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมทาง 1	นายณัฐ บัวเข้ม	12																		
10	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมทาง 2	นายจตุร แสนสุธรรม	12																		
11	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมธรณีและปฐพีวิทยา 1	นายสมพงษ์ ไรจน์กิ่งสอาด	12																		
12	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมธรณีและปฐพีวิทยา 2	ดร. กฤษณ์ เสาวเรียง	12																		
13	ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้าง 1	นายมนูญกิตต์ คำทอง	12																		
14	ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้าง 2	นายธเนศบุญ จารุภูมิ	12																		
15	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบายน้ำ 1	นางวนิดา ฉันทาทักษณ์	12																		
16	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบายน้ำ 2	นายชัยยุทธ อ้อยดวงชัย	12																		
17	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมประมาณราคา 1	นางสาวบุษยวีร์ จิตต์จำนงค์	12																		
18	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมประมาณราคา 2	นางสาววิมลระวี นวกวงษ์	12																		
19	สถาปนิก/ภูมิสถาปนิก 1	นายจักรพันธ์ เลียมลักษณ์ไพศาล	12																		
20	สถาปนิก/ภูมิสถาปนิก 2	นายอภิรุช โคระวี	12																		
21	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	นางสาวนรรัตน์ เกี้ยวมาศ	12																		
22	ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการทรัพยากรชายฝั่ง	ดร. วิเทศ ศรีเนตร	12																		
23	ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	นางสาววรพรรณ ศักดาเดช	12																		
24	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	นายฤทธิชัย งดงาม	12																		
25	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนภาคและผังเมือง	นายธีรพัฒน์ ตียมณิชัย	12																		
26	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว	ดร. มลทิชา แจ่มจันทร์	12																		

รูปที่ 1.5-2 แผนระยะเวลาทำงานของบุคลากรหลัก

### 1.5.2 แผนปฏิบัติงานของบุคลากรโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดเตรียมแผนการปฏิบัติงานของบุคลากรโครงการ โดยพิจารณาจากรายการข้อกำหนด ขอบเขตงาน แนวทางการดำเนินงานและระยะเวลาในการปฏิบัติงานในแต่ละด้าน เพื่อให้เกิดความสอดคล้อง ของการดำเนินงานที่มีความสัมพันธ์กัน ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 1.5-3

Progress

ลำดับ	หัวข้อตาม TOR	กิจกรรม	บุคลากร																			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
			ผู้จัดการโครงการ	รองผู้จัดการโครงการด้านวิศวกรรมโยธา	รองผู้จัดการโครงการด้านสถาปัตยกรรมและผังเมือง	รองผู้จัดการโครงการด้านศิลปกรรมและภูมิสถาปัตย์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	สถาปนิก/ภูมิสถาปนิก	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และประชาสัมพันธ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนภาคและผังเมือง	ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว	
1. ขอบเขตงาน																						
1	4.1.1	งานส่วนที่ 1 : งานศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
1.1	1	งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในโครงการทั้งในระดับจังหวัด ระดับภาค และระดับชาติ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
1.2	2	งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษา	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
1.3	3	งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษาและหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.1																						
2.1	4.1.2	งานส่วนที่ 2 : งานศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.1	1	งานสำรวจพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึงโครงการชั้คตคมนาคมที่มีอยู่ในปัจจุบัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.2	2	งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.3	3	งานศึกษาสภาพแวดล้อมอื่นๆ อันเนื่องมาจากแผนการพัฒนาต่าง ๆ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.4	4	งานศึกษาผลกระทบทางด้านวิศวกรรมจราจรในพื้นที่โครงการ ที่อาจเกิดขึ้นจากบริเวณทางแยกที่เป็นจุดตัดกับถนนสายหลักและสายรองที่เกี่ยวข้อง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.5	5	งานสำรวจ รวบรวมข้อมูลของระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในพื้นที่ของโครงการที่มีให้บริการอยู่ในปัจจุบันและแผนการพัฒนาในอนาคต	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2.6	6	งานคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มีโอกาสใช้เส้นทางโครงการ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
3																						
3.1	4.1.3	งานส่วนที่ 3 : งานการคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
3.1	1	งานจัดทำหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการเบื้องต้น	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
3.2	2	งานคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบของถนนโครงการที่เหมาะสม	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
4																						
4.1.4	4	งานส่วนที่ 4 : การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Feasibility Study) เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
4.1	1	งานออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ของการพัฒนาโครงการ แนวสายทาง รูปแบบถนนโครงการ พื้นที่รองรับการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ (New Landmark) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับบริการเดินทางท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
4.2	2	งานศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม (Feasibility Study) ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมของโครงการ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
5																						
4.1.5	5	งานส่วนที่ 5 : การจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และประมาณราคามูลค่าโครงการ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
5.1	1	งานสำรวจพื้นที่ด้านธรณีวิทยา ปฐพีวิทยา อุทกวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง รวมถึงสำรวจสิ่งแวดล้อมรังสีกัมมันตรังสีของทางขบวน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
5.2	2	งานจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของเส้นทางถนน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
5.3	3	งานประมาณราคามูลค่าโครงการ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
6																						
4.1.6	6	งานส่วนที่ 6 : การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
-	-	งานจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
7																						
4.1.7	7	งานส่วนที่ 7 : การจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
-	-	งานจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8																						
4.1.8	8	งานส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์โครงการและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8.1	1	งานลงพื้นที่สำรวจแนวสายทางที่จะดำเนินการ จัดทำข้อมูลผู้ที่จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8.2	2	งานจัดทำแนวทางและแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8.3	3	งานดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operations)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8.4	4	งานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการที่เหมาะสมและเพียงพอ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8.5	5	งานจัดการสัมมนาและนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อยระดับจังหวัด การสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา และการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2. การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer)																						
การถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ																						
1	4.3.1	งานสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการตามที่ สนข. มอบหมาย	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2	4.3.2	งานถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Knowhow Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
3	4.3.3	งานจัดฝึกอบรมการถ่ายทอดองค์ความรู้/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ ให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
4	4.3.4	งานสนับสนุน สนข. ในการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ต่อกระทรวงคมนาคม	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
3. การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์																						
1	4.4.1	งานจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการและหรือเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
1.1	1	การสัมมนานำโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
1.2	2	การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		(2.1) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I) จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		(2.2) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (Focus Group II) จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
1.3	3	งานสัมมนาเผยแพร่ผลงานโครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จังหวัดละ 1 ครั้ง รวมจำนวน 6 ครั้ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2	4.4.2	งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการทุกระยะ 30 วัน และให้มีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์สำคัญ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

สัญลักษณ์ ● บริหารจัดการ ■ รับผิดชอบโดยตรง ▲ สนับสนุน

รูปที่ 1.5-3 หน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรหลัก



---

งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูล  
ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบก  
เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

## บทที่ 2

### งานส่วนที่ 1 : การศึกษาทบทวนผลการศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน

#### 2.1 งานศึกษา ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาด้านคมนาคมและการพัฒนา แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

##### 2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ” ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-1 ได้แก่

##### 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง

มีเป้าหมายทั้งในการสร้างเสถียรภาพภายในประเทศและช่วยลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มประเทศอาเซียนและประชาคมโลกที่มีต่อประเทศไทย

##### 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับศักยภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตร และบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่

- 1.1) การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ จัดระบบผังเมืองที่มีประสิทธิภาพและ

มีส่วนร่วม มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง และโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมและเศรษฐกิจ  
ที่สอดคล้องกับศักยภาพ

- 1.2) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในด้านการขนส่ง ด้านพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ  
และการสื่อสาร และการวิจัยและพัฒนา
  - 1.3) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก เพื่อสร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา  
กับนานาชาติ ส่งเสริมความร่วมมือกับนานาชาติในการสร้างความมั่นคงด้านต่าง ๆ  
เพิ่มบทบาทของประเทศไทยในองค์กรระหว่างประเทศ รวมถึงสร้างองค์ความรู้ด้านการ  
ต่างประเทศ
- 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์  
มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อพัฒนาคนและสังคมไทยให้เป็นรากฐานแข็งแกร่งของประเทศ  
มีความพร้อมทางกาย ใจ สติปัญญา มีความเป็นสากล มีทักษะการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล  
มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย มีคุณธรรมจริยธรรม รู้คุณค่าความเป็นไทย มีครอบครัวที่มั่นคง
- 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม  
มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งกระจายโอกาสการพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความ  
เหลื่อมล้ำไปสู่สังคมที่เสมอภาคและเป็นธรรม
- 5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม  
มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งอนุรักษ์ฟื้นฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ  
และความมั่นคงด้านน้ำ รวมทั้งมีความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อ  
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติธรรมชาติ และพัฒนามุ่งสู่การเป็นสังคมสีเขียว
- 6) ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ  
มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ มีสมรรถนะ  
สูง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลกระจายบทบาทภารกิจไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสม



ที่มา: รายงานยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา), สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### รูปที่ 2.1-1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2580) ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ 2 เรื่องการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มีจุดประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีความสอดคล้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกที่เน้นการสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน และเชื่อมต่อการเดินทางเชิงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศให้เข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (5) ประเด็น การท่องเที่ยว

ประเทศไทยตระหนักถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวในฐานะกลไกหลักในการช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยในปี 2560 การท่องเที่ยวของไทยสามารถสร้างรายได้กว่า 2.75 ล้านล้านบาท และมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว (Travel & Tourism Competitiveness Index) อยู่ในอันดับที่ 34 จาก 136 ประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ผ่านมาของไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ผ่านมามีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามสภาวะการณ์โลก และพฤติกรรมของผู้บริโภค อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยจึงต้องมีการปรับตัวตามกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และวางแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด เพื่อรักษาและพัฒนาขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวของประเทศ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว ให้มีความสำคัญกับการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการ

ท่องเที่ยวระดับโลกจึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง โดยจะต้องพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ มุ่งเน้น นักท่องเที่ยว กลุ่มคุณภาพ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของ นักท่องเที่ยว และมุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวในสาขาที่มีศักยภาพ แต่ยังคงรักษาจุดเด่นของประเทศ ด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม อัตลักษณ์ความเป็นไทย ตลอดจนให้คุณค่ากับสิ่งแวดล้อมไว้ได้ทั้งนี้ การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 20 ปี ในระยะแรกให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง วางรากฐานด้านการท่องเที่ยวที่เน้นมาตรฐานและคุณภาพระดับสากล สิ่งสำคัญที่สุดคือ การสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว การบังคับใช้กฎหมายให้เกิด ความปลอดภัย และไม่ให้นักท่องเที่ยวถูกเอารัดเอาเปรียบ แล้วจึงกระจายการท่องเที่ยวทั้งในมิติของพื้นที่ และรายได้สู่ชุมชน ตลอดจนการให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายสูงสุด ของการท่องเที่ยวในการเป็น เครื่องมือในการลดความเหลื่อมล้ำของสังคมไทย โดยแผนแม่บทด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย 6 แผนย่อย ดังนี้

- 1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม สร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการใช้องค์ความรู้และนวัตกรรม ผสานกับจุดแข็งในด้านความหลากหลายทาง ทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต เพื่อสร้างคุณค่าให้กับสินค้าและบริการ ด้านการท่องเที่ยวที่ตอบสนองพฤติกรรม ความต้องการนักท่องเที่ยว และสร้างทางเลือก ของประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว
- 2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุม การ จัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลัง การประกอบธุรกิจ หรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจและ นักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้ง ส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและกิจกรรมต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการ พัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เป็นเวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยี ที่นำไปสู่การสร้างสรรค่นวัตกรรม รวมถึงการสร้างเวที เจริญการค้าและการลงทุนของธุรกิจ ที่เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- 3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย พัฒนาและยกระดับมาตรฐาน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ทั้งสินค้า บริการ บุคลากร ผู้ประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องของตลอดห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว เน้นสร้างความแตกต่างและ ความเป็นเอกลักษณ์จาก การให้บริการตามแบบอย่างความเป็นไทยที่โดดเด่นในระดับสากล ร่วมกับการใช้องค์ความรู้และภูมิปัญญาไทย ที่พัฒนาต่อยอดกับความคิดสร้างสรรค์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า และบริการ
- 4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยว ไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและ

การมีส่วนร่วมของชุมชน ครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่

- 5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการเชื่อมโยง เส้นทางท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียน บนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน
- 6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวไทย

องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ ได้คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2573 จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางทั่วโลก 1.8 พันล้านคน หรือขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 3.3 ต่อปีจึงนับเป็นโอกาสที่ดีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวทั่วโลก โดยการแสวงหาสินค้าและบริการท่องเที่ยวใหม่ ๆ ที่ไทยมีศักยภาพมีความหลากหลาย และกระจายอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำมาส่งเสริมพัฒนาให้เต็มตามศักยภาพและสร้างสรรค์คุณค่าให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ ตลอดจนยกระดับมาตรฐาน ความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบนิเวศ และ ทรัพยากรที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เพื่อกระจายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่ชุมชน และเมืองอย่างทั่วถึงและยั่งยืน บรรลุเป้าหมายด้านรายได้และการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 6 แผนย่อย ดังนี้

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม**

การสร้างสรรคคุณค่าสินค้าและบริการการท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นการใช้องค์ความรู้และนวัตกรรม ผสานกับจุดแข็งในด้านความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต เพื่อสร้างคุณค่า ให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่ตอบสนองพฤติกรรมความต้องการนักท่องเที่ยว และสร้างทางเลือกของประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนา มีดังนี้

- 1) สร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการพื้นฐานของทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น ได้แก่ แหล่งอุทยานประวัติศาสตร์ เมืองมรดกโลก โบราณสถาน เมืองเก่า ย่านการค้า วิถีชีวิตลุ่มน้ำ สินค้าชุมชน อาหารไทย และแพทย์แผนไทย เพื่อนำมาสร้างสรรคคุณค่า และมูลค่าผ่านองค์ความรู้ นวัตกรรม เทคโนโลยี และการออกแบบ เพื่อสร้างสรรคเป็นสินค้า รวมถึงการพัฒนา กิจกรรมและบริการรูปแบบใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยววิถีพุทธ การท่องเที่ยวกลุ่มมุสลิม เป็นต้น
- 2) พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์เพื่อนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยพัฒนา และการออกแบบ การสร้างนวัตกรรม การส่งเสริมการลงทุน การสร้างเครือข่ายวิสาหกิจการท่องเที่ยว การสื่อสารและการคมนาคม การพัฒนาระบบฐานข้อมูล การส่งเสริมการตลาด และการสร้างเรื่องราว เพื่อบอกเล่านักท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) เสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อให้มีทักษะและองค์ความรู้ในธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว ทั้งด้านการออกแบบ การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรมเทคโนโลยี การบริหารจัดการธุรกิจและการตลาด เพื่อสร้างความแตกต่างและความโดดเด่น ของสินค้าและบริการ ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดท่องเที่ยว
- 4) ส่งเสริมการตลาดทะเบียน การคุ้มครอง การใช้ทรัพย์สินทางปัญญาและภูมิปัญญา เพื่อสนับสนุนการพัฒนาต่อยอดไปสู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ได้แก่ แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมไทย มรดกทางวัฒนธรรม กิจกรรมและสินค้าของชุมชนอาหารไทย และการแพทย์แผนไทย
- 5) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวโดยการนำเสนอเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น ให้เป็นที่เข้าใจในเวทีโลก ผ่านสื่อสร้างสรรค์และนวัตกรรมทางสื่อต่าง ๆ รวมทั้งการส่งเสริม การสื่อสารเรื่องราวอันเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละภูมิภาคและจังหวัดต่าง ๆ

ผ่านการพัฒนาแบรนด์และการสื่อสาร เรื่องราวอย่างสร้างสรรค์ผ่านช่องทางการตลาดที่เป็นที่นิยมในกลุ่มเป้าหมาย

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ**

ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุมการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจหรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้งส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและ กิจกรรมต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยเป็นเวทีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่นำไปสู่การสร้างสรรค์นวัตกรรม และเป็นเวทีเจรจาการค้าและการลงทุนของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจให้มีความพร้อมสำหรับการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ การจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรม การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ รวมถึงส่งเสริมการกระจายของการท่องเที่ยวธุรกิจ ไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางของการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานหรือ กิจกรรมพิเศษ และเพิ่มช่องทางการเข้าถึงการจัดแสดงผลงานรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการจัดแสดงผลงานจริงและ ในรูปแบบเสมือนจริง
- 2) สนับสนุนมาตรการเพื่อสร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมทั้งสร้างความพร้อมของธุรกิจที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าและระบบนิเวศของการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เช่น โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร การจัดเลี้ยงของที่ระลึก บริการโลจิสติกส์ สถานบันเทิง ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจการจัดงาน เป็นต้น และส่งเสริมให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม วิสาหกิจเริ่มต้น และชุมชนท้องถิ่น ในการนำเสนอสินค้าและบริการเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมถึงการสร้าง ความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 3) ส่งเสริมการตลาดและสนับสนุนการเป็นเจ้าภาพจัดงานในระดับนานาชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์เมือง/พื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ และส่งเสริมกิจกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ทั้งก่อน ในระหว่างและหลังการประกอบธุรกิจหรือการทำ กิจกรรมต่าง ๆ ต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย รวมถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการกีฬา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเข้าถึง การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่นำไปสู่การสร้างสรรค์นวัตกรรม ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดเวทีเจรจาการค้าและการลงทุนของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย



- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย**

พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ทั้งสินค้า บริการบุคลากร ผู้ประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการสร้างแตกต่างและเอกลักษณ์จากการให้บริการตามแบบอย่างความเป็นไทย ที่โดดเด่นในระดับสากล ร่วมกับการใช้องค์ความรู้และภูมิปัญญาไทยที่พัฒนาต่อยอดกับความคิด สร้างสรรค์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย โดยรายละเอียด แนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) ยกระดับคุณภาพการให้บริการการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพให้ได้มาตรฐานระดับสากล ทั้งคุณภาพของสถานประกอบการและคุณภาพของผู้ให้บริการที่มีทักษะและความเชี่ยวชาญ ให้มีความสำคัญ เรื่องความสะอาดและความปลอดภัยในสถานประกอบการ ซึ่งครอบคลุม การให้บริการในธุรกิจสปาและบริการ เสริมความงาม นวดแผนไทย โยคะ การดูแลผู้สูงอายุ สถานพักผ่อนเพื่อการฟื้นฟูสุขภาพและการผ่อนคลาย
- 2) สร้างสรรค์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพรูปแบบใหม่บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีศักยภาพในการ บำบัด ฟื้นฟู รักษาสุขภาพ โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์นวัตกรรม และเอกลักษณ์ความเป็นไทย ในการให้บริการพร้อมทั้งสร้างความหลากหลายของกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพที่ได้มาตรฐาน เป็นที่ยอมรับ ในระดับสากลและเชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น การใช้พุน้ำร้อน น้ำแร่ สปาโคลน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นต้น
- 3) พัฒนายกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์ด้านแพทย์แผนไทยให้มีมาตรฐานระดับสากลและ สอดคล้องกับความต้องการของตลาดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์ โดยการวิจัยพัฒนา นวัตกรรมต่อยอด ให้เกิดสินค้าใหม่ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์ พร้อมสร้างความเชื่อมั่นของ ผู้บริโภคต่อผลิตภัณฑ์การแพทย์แผนไทย
- 4) ส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวทางการแพทย์ที่ไทยมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อสร้าง การรับรู้อย่างแพร่หลายในตลาดกลุ่มเป้าหมายหรือกลุ่มตลาดที่มีความสนใจเฉพาะด้าน ได้แก่ ศัลยกรรมเสริม ความงาม การตรวจสุขภาพประจำปี ทันตกรรม จักษุวิทยา การรักษากายภาพ ผู้ มีบุตรยาก ศัลยกรรมกระดูกและ ผ่าตัดหัวใจ เป็นต้น โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการ พัฒนาอุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจรของไทย

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ**

ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทยซึ่งถือเป็นแหล่งสร้าง รายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของ ชุมชน การท่องเที่ยวทางน้ำ จะครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการ

ท่องเที่ยวในกลุ่มน้ำสำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึง บริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่ โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวก่อน ระหว่าง และหลังการโดยสารด้วยเรือสำราญและเรือยอร์ช โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว ทั้งปะการัง ชายหาด และคุณภาพน้ำ รวมทั้งสร้างสรรค์และยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นการกระจายกิจกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ และการสร้างความพร้อมให้แก่ชุมชนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวชายฝั่งและหมู่เกาะ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และตามลุ่มน้ำที่สำคัญ เช่น ลุ่มน้ำ เจ้าพระยา และลุ่มแม่น้ำโขง เป็นต้น
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งท่าเรือสำราญในประเทศไทยเพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศ จากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลักและท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- 3) พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทางนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของบุคคลและตัวเรือ และความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทางเพื่อรองรับ ภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ
- 4) การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำแหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมท่องเที่ยวต่อเนื่องในทุกรูปแบบ รวมทั้งส่งเสริมการทำตลาดรูปแบบใหม่บนพื้นฐาน ของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับพฤติกรรมความต้องการของนักท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบินเรือ ซึ่งถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีการใช้จ่ายสูง รวมทั้งนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ

- **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค**

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน

ทางราง ทางน้ำ และ ทางอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยง  
เส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียนเข้าด้วยกันบนฐานอัตลักษณ์  
เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน โดยรายละเอียดแนวทาง  
การพัฒนามีดังนี้

- 1) พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้ประโยชน์  
จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาในอนาคตทั้งทางถนน  
ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งส่งเสริมและบูรณาการความร่วมมือ  
ด้านการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือใน ระดับอนุภูมิภาคและอาเซียน อาทิ กรอบ  
ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิริ  
วดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย และ  
การพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวยังรวมถึงการ  
เชื่อมโยง เส้นทางท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เมืองประวัติศาสตร์ และเมืองมรดกโลก  
ภายในอนุภูมิภาค
- 2) อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาและยกระดับพิธี ผ่านแดน  
ของการเดินทางในทุกรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ การปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบที่เป็น  
อุปสรรคต่อ การเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยว และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้  
ความรู้ เผยแพร่ข้อมูล และ อำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว
- 3) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศร่วมกันให้สอดคล้องกับทิศทางและ แนวโน้มของ  
ตลาดยุคใหม่โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบใหม่  
โดยการประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ และสร้างแรงจูงใจแก่นักท่องเที่ยวบนฐานอัตลักษณ์ร่วมกัน  
ของอนุภูมิภาคและภูมิภาค เพื่อให้ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นที่รู้จักและเป็น  
จุดหมายปลายทางร่วมของนักท่องเที่ยวทั่วโลก

- **แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว**

ระบบนิเวศที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเป็นแนวทางการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการยกระดับขีด  
ความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อสร้าง  
มูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย โดยรายละเอียดแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- 1) ยกกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจาก  
กิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ รวมถึงคุณภาพมาตรฐานของสินค้า บริการและสิ่งแวดล้อม  
ที่อาจส่งผลกระทบต่อ สุขภาพของนักท่องเที่ยว โดยอาศัยเครือข่ายความร่วมมือจาก  
ทุกภาคีที่เกี่ยวข้องและอาสาสมัครด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ

- 2) พัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะและหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกรูปแบบ และการท่องเที่ยว เพื่อคนทั้งมวล โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม
- 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น
- 4) พัฒนาชุมชน ผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนให้มีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและ ประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่
- 5) ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยวของไทย ทั้งแหล่งท่องเที่ยว สินค้าบริการ และย่านการค้าที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว รวมทั้งจัดทำเส้นทางท่องเที่ยว เชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่
- 6) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการ การท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผน การกำหนด นโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว ในส่วนของแผนย่อยที่ 6 การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว โดยสอดคล้องกับการส่งเสริมรูปแบบการเดินทางเชิงการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวแหล่งใหม่และการเดินทางรูปแบบใหม่ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เพิ่มขึ้น รวมทั้งการสร้างภาพลักษณ์ที่โดดเด่น และเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่คุณภาพ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เพื่อขยายขีดความสามารถในการเชื่อมต่อจังหวัดในกลุ่มพื้นที่ภาคใต้บริเวณฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อความสะดวกในการเดินทางและรองรับการเดินทางด้วยวิธีการขับรถท่องเที่ยว (Road Trip) ที่เพิ่มมากขึ้น

### 2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) มีสถานะเป็นแผนระดับที่ 2 ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ และใช้เป็นกรอบสำหรับการจัดทำแผนระดับที่ 3 เพื่อให้การดำเนินงานของภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องสามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตาม

ยุทธศาสตร์ชาติ ตามกรอบระยะเวลาที่คาดหวังไว้ โดยเริ่มใช้วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ครอบคลุมปีงบประมาณ พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งเป็นระยะ 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้ถูกจัดทำขึ้นให้เป็นแผนที่มีความชัดเจนในการกำหนดทิศทางและเป้าหมาย การพัฒนาประเทศที่ต้องการมุ่งเน้น โดยเริ่มต้นจากการสังเคราะห์ วิเคราะห์แนวโน้ม พร้อมทั้งผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นทั้งภายในประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก เพื่อประเมินความท้าทายและโอกาสในการพัฒนาประเทศภายใต้บริบทเงื่อนไขข้อจำกัดที่ประเทศไทยต้องเผชิญอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยพิจารณาองค์ประกอบของการพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ ที่มีความเชื่อมโยงหรือเป็นองค์ประกอบของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ระบุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติอย่างรอบด้านก่อนนำมาสู่การกำหนดจุดเน้นเชิงเป้าหมายที่ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญและมุ่งเน้นดำเนินงานให้บรรลุผลในระยะของแผนพัฒนาฯ เพื่อให้ประเทศพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างสัมฤทธิ์ผล

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นโดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายหลักของการพัฒนา 5 ประการ ประกอบด้วย

- การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม
- การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่
- การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม
- การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริการไปสู่ความยั่งยืน
- การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่

นอกจากนี้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ยังได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนา จำนวน 13 หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจ สร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” โดยหมุดหมายทั้ง 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-2



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

**รูปที่ 2.1-2 หมายเหตุการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)**

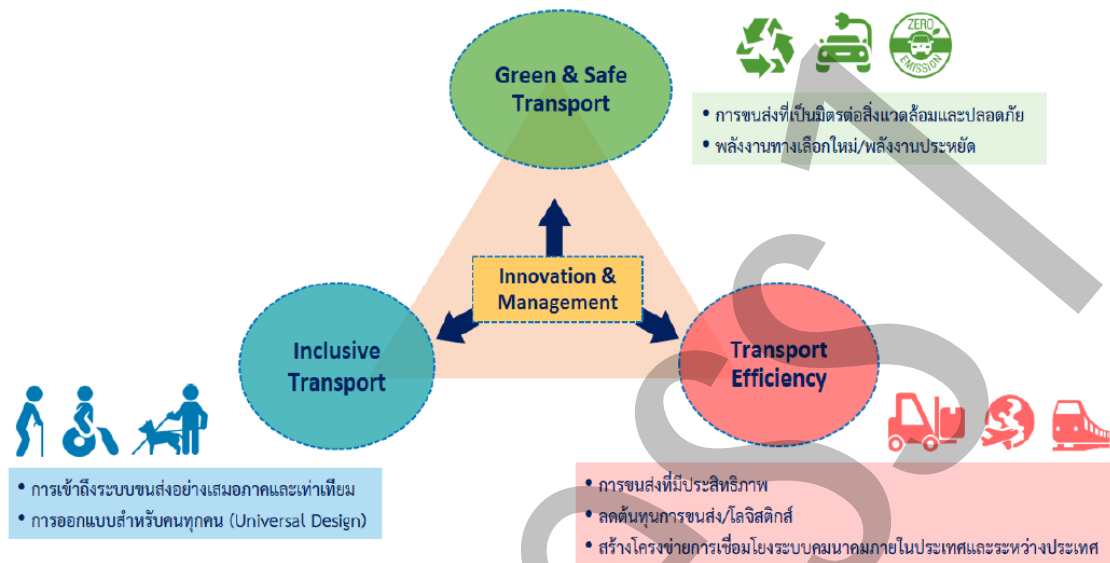
ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีความสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ หมายเหตุที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน โดยลดการท่องเที่ยวที่เน้นปริมาณ สร้างการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์

**2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2580**

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องดังนี้

- 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
- 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก และให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) รวมถึงการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ และการใช้เทคโนโลยี GPS ในการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคม

3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 2.1-3 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ
- 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจน ระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงาน

ด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

- 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับ การเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค
- 5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ บริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการ พัฒนาที่สอดคล้องตาม ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ซึ่งเป็นการพัฒนาเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย โดยเน้นรูปแบบการเดินทาง เชิงท่องเที่ยว (Road Trip) ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน

### 2.1.5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564)

สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ บริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบ โลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555 - 2560) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัย ผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนฯ สู่การปฏิบัติ อาทิ วิกฤตการณ์เมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงาน และพื้นที่ การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในการนี้ สศช. ได้จัดทำแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ขึ้น โดยมี รายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์** “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”
- **วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (1)** เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยว มูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและ



นวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (2) ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล (3) พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

- **เป้าหมาย** ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลผลิตภาพสูงขึ้น
- **ตัวชี้วัด** ประกอบด้วย (1) ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี พ.ศ. 2563 (2) อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI) (3) ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี พ.ศ. 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Border) (4) ต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี พ.ศ. 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) และ (5) จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี พ.ศ. 2564

แผนยุทธศาสตร์ฯ นี้ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ในการดำเนินการ ดังนี้

- 1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน** เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดหมายสินค้าสู่ผู้บริโภคบริโภคได้ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 : ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรม

ภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

กลยุทธ์ที่ 2 : เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce)

กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

- 2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริม

และพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม Cambodia - Laos - Myanmar – Vietnam (CLMV) และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์

กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 4 : เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาศูนย์กลางการค้าด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาศูนย์กลางการค้าด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 3 : วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 : ประเมิน / ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูล เพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นการสนับสนุนการสร้างมูลค่าจากการท่องเที่ยว เน้นการขับรถท่องเที่ยวในรูปแบบ Road Trip และ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการพัฒนา เชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 2.1.6 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570

ภายใต้กรอบระยะเวลา 5 ปี ของแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมซึ่งเป็นเป้าหมายระดับแผน รวมถึงเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา เพื่อให้มีส่วนร่วมช่วยในการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ 2. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ประเด็นหลัก) และเป้าหมายของ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายระดับหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 1 ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และประเทศไทยมีความสามารถ ในการแข่งขันสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีจำนวนแนวทางการพัฒนาเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 โดยยกการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาศักยภาพ LSPs และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ขึ้นมาเป็นแนวทางพัฒนาหลัก ดังแสดงในตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 ตารางเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และ ฉบับที่ 3 กับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
7 ยุทธศาสตร์ (21 กลยุทธ์)	3 ยุทธศาสตร์ (11 กลยุทธ์)	5 แนวทางการพัฒนา (18 กลยุทธ์)
ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง	ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า/ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.1-1 ตารางเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และ ฉบับที่ 3 กับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (ต่อ)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	-	แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPs)
ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	-	แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน	-	
ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	-	

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา, 2566

นอกจากนี้ การกำหนดแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีการมอบหมายหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อน ตามแนวทางการพัฒนาประกอบด้วย 7 กระทรวง คือ กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกระทรวงแรงงาน เพื่อให้แนวทางการขับเคลื่อนมีความชัดเจนตามมิติของหน่วยงานสำคัญเหล่านี้ และเพื่อให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจน จึงได้การตั้งเป้าหมายและกำหนดตัวชี้วัดแบ่งตามแนวทางการพัฒนา ซึ่งแตกต่างจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และ ฉบับที่ 3 ที่มีกล่าวถึงภาพรวมของเป้าหมายเพียงโดยรวมเท่านั้น ซึ่งมีรายละเอียดของตัวชี้วัดของแผนการปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-2 ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ตามแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 7 ต่อปี
การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 3 - 5 ต่อปี
		ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 3 - 5 ต่อปี
การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้าส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study : TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี
		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	เป็นร้อยละ 100
การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี
		มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 10 ต่อปี
การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ด้านโลจิสติกส์ ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์	เพิ่มขึ้นทุกปี

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

จากการพิจารณาความต่อเนื่องการพัฒนาจากแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 ดังแสดงในตารางที่ 2.1-3 พบว่า มีประเด็นในการพัฒนาที่ต่อเนื่องและประเด็นใหม่ที่ถูกให้เข้ากับสถานการณ์โลกเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขัน โดยประเด็นที่มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการเกษตรเพื่อให้เกษตรกรมีต้นทุนการดำเนินงานที่ลดลงและสร้างศักยภาพการแข่งขัน การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้มีครอบคลุมและขยายขอบเขตการดำเนินงานในระดับสากล และการค้าชายแดนเพื่อเชื่อมโยงและเปิดโอกาสทางการค้าให้กับผู้ประกอบการ เป็นต้น ในส่วนประเด็นที่มีการเพิ่มเติมและเร่งผลักดัน เช่น การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ธุรกิจสามารถปรับตัวให้เข้ากับยุคออนไลน์ (Online) และสร้างโอกาสทางการค้าได้ และมีการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนา

เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว เป็นต้น ซึ่งการกำหนดแนวทางและแผนปฏิบัติเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงประเด็นความสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศและหากได้มีการผลักดันทั้งภาครัฐและเอกชนย่อมส่งผลให้ประเทศเกิดการพัฒนาต่อไป

ตารางที่ 2.1-3 กลุ่มประเด็นความต่อเนื่องกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
<b>ด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม</b>		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน	แนวทางการพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร
<b>ด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์</b>		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้	แนวทางการพัฒนาที่ 4 กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาที่ 4 กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล
<b>ด้านพัฒนาพื้นที่ ด้านชายแดน และการเชื่อมโยงการค้า</b>		
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด้านชายแดนสำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน		แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประมงหลังงาน		แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3		

กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของ สนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้าง มูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้า ระหว่างประเทศ		
ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการ พัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการ ขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการ โลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)		

ตารางที่ 2.1-3 กลุ่มประเด็นความต่อเนื่องกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและ  
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ต่อ)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการออกกฎหมาย		
ด้านเทคโนโลยี และดิจิทัล		
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้า ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์
		แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์
ด้าน National Single Window (NSW)		
ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่ เกี่ยวข้องกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์	แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์ จากระบบ NSW
ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารจัดการ ระบบ NSW (Business model) ที่มีประสิทธิภาพ		
ด้านการวิจัยและพัฒนาบุคลากร		
ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริม Best practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แบบต่าง ๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล (International Certificates)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไป ประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม ด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ ตามมาตรฐานสากล	แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศูนย์ความรู้ด้านโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ด้านโลจิสติกส์	แนวทางการพัฒนาที่ 5 กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์

<p>ยุทธศาสตร์ที่ 6                  กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 3                  กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผล การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p>	
<p>กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์</p>		
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 7                  กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง</p>		
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 7                  กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)</p>		



ตารางที่ 2.1-3 กลุ่มประเด็นความต่อเนื่องกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและ  
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ต่อ)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570
ด้านสิ่งแวดล้อม		
ยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		แนวทางการพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม  แนวทางการพัฒนาที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา, 2566

### 2.1.7 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยมีบทบาทความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นหนึ่งในแหล่งรายได้ที่สำคัญที่นำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศ กระแสเงินตราไหลเวียนในประเทศ การสร้างงาน และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการค้าและการลงทุนที่ช่วยเพิ่มการขยายตัวและเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย อ้างอิงจากบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (Tourism Satellite Account: TSA) ในปี พ.ศ. 2562 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism Gross Domestic Product: TGDP) มากถึง 3,005,552 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 17.79 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ดังนั้น เพื่อให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีการพัฒนาและกระจายผลประโยชน์ไปยังภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างต่อเนื่องและกว้างขวาง จึงจำเป็นต้องพัฒนา และจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) ให้มีความสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และทันต่อเหตุการณ์ คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (ท.ท.ช.) มีอำนาจและหน้าที่หลักในการส่งเสริม การบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติเสนอต่อ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ ซึ่งผลการดำเนินงานของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) ในระยะที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในด้านการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ จากการท่องเที่ยว ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 7 ของโลก โดยเฉพาะการขยายตัวของ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.92 ในปี พ.ศ. 2562 และสามารถสร้างรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงถึงเกือบ 2 ล้านล้านบาท สูงเป็นอันดับที่ 4 ของโลก 1 อย่างไรก็ตามการดำเนินงาน ตามแผนดังกล่าวยังประสบอุปสรรคและความท้าทายสำคัญหลายประการ เมื่อประเมินผลสำเร็จรายตัวชี้วัด จะพบว่ามีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานสูงกว่าค่าเป้าหมายเพียง 1 ตัวชี้วัด จาก 10 ตัวชี้วัดหลัก

โดยตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเป้าหมายจำนวน 8 ตัวชี้วัด และมีตัวชี้วัดที่ยังไม่มีการดำเนินงานจำนวน 1 ตัวชี้วัด โดยมีข้อสังเกตว่าแนวทางการพัฒนาในแต่ละยุทธศาสตร์ยังขาดความเฉพาะเจาะจง ประกอบกับ ความท้าทายในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติจริงและการบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่รับผิดชอบ ขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนา ตลอดจนความท้าทายที่มาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ โรคโควิด - 19 จึงส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแนวทางที่แนะนำในแผน นอกจากนี้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2565 (ฉบับปรับปรุง) เพื่อปรับปรุงให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของยุทธศาสตร์ชาติ โดยให้ความสำคัญกับความเข้มแข็งจากภายใน การฟื้นตัวอย่างมีความรับผิดชอบ และการเป็นจุดเชื่อมโยงการท่องเที่ยว ของภูมิภาค ซึ่งแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับดังกล่าวสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด - 19 ที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทั่วโลกในปัจจุบัน นับเป็นโอกาสสำคัญที่ประเทศไทยจะได้พลิกโฉมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวให้เกิดความเข้มแข็งจากภายในที่ยั่งยืน เกิดความยืดหยุ่นคล่องตัว และมีการเติบโตบนพื้นฐานของ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

การจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) ได้คำนึงถึงบริบทของ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย โดยการศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์และทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนจะมีกรอบการดำเนินงาน 6 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ 1) การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) ระยะครึ่งแผนแรก 2) การศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยและของโลก 3) การศึกษาแนวโน้มการท่องเที่ยวของประเทศไทยและของโลก 4) การศึกษาทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศต้นแบบรายสำคัญ 5) การทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องของนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และ 6) การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อยการประชุมเชิงปฏิบัติการ และการประชุม เพื่อสร้างความเข้าใจต่อแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญแก่ การพลิกฟื้นการท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคตที่ดีกว่าสำหรับทุกคน (Building Forward a Better Tourism For All) โดยคำนึงถึงประโยชน์ของ 3 กลุ่มหลักดังต่อไปนี้ 1) ประชาชน (People) : การท่องเที่ยวไทยจะมุ่งเน้นไปที่ผลกระทบเชิงบวกต่อสังคม (Social Impact) ที่ประชาชนไทยและนักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน คือ เรื่องความสะอาด ปลอดภัย และการได้รับมาตรฐานการท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมให้มีความเชื่อมโยงและยกระดับสาธารณูปโภคให้มีคุณภาพตลอดเส้นทางพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย รวมไปถึง การใช้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวจากศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว (One – Stop Tourism Database) เพื่อนำไปพัฒนาการท่องเที่ยวต่อไป 2) รายได้ (Profits) : การท่องเที่ยวไทยยังคงมุ่งเน้นไปที่ผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economic Impact) มุ่งเน้นไปที่การดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงจากหลากหลายประเทศอย่าง

สมดุล โดยพัฒนาการตลาด การท่องเที่ยวไทยให้มีความล้ำสมัย ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีศักยภาพ และสร้าง ประสบการณ์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวให้น่าประทับใจ มีคุณค่า อีกทั้ง มุ่งเน้นไปที่ การลดการรั่วไหลของ รายได้จากการท่องเที่ยว และการกระจายความเจริญจากการท่องเที่ยวไปยังทุกพื้นที่ทั่ว ประเทศไทย รวมไปถึงการให้ความสำคัญแก่การฟื้นฟูและส่งเสริมภาคการผลิตในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้ กลับมา มีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก 3) ความยั่งยืน (Planet) : การท่องเที่ยวไทยจะมีส่วนช่วยในการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของสิ่งแวดล้อมและการลดผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม (Environmental & Cultural Impact) โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและ นวัตกรรมในการบริหารจัดการจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพและต่อยอดทรัพย์สินทางวัฒนธรรมไทย และเอกลักษณ์ไทยให้เข้ากับยุคสมัยอย่างยั่งยืน

### วิสัยทัศน์

การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในระหว่าง ปี พ.ศ. 2566 - 2570 จะเป็นการยกระดับและ ขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สอดคล้องและต่อยอดจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2555 - 2559) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแผนพัฒนาการท่องเที่ยว แห่งชาติ (พ.ศ. 2564 - 2565) โดยมุ่งเน้นการพลิกโฉมการท่องเที่ยวไทย และขับเคลื่อนการพัฒนาตลอดทั้งห่วงโซ่ ของอุตสาหกรรม แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาและ ขับเคลื่อนการท่องเที่ยวอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ภายในระยะเวลา 5 ปี ดังนี้

“การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัวเติบโต อย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม (Rebuilding High Value Tourism Industry with Resilience, Sustainability and Inclusive Growth)” โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในอนาคตนับจากนี้ จะมุ่งเน้นไปที่การ ดำเนินการ เพื่อพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็ง ต่อยอดการพลิกวิกฤติให้เป็น โอกาส ในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับภาวะความปกติถัดไป (Next Normal) โดยจะ เป็น การพลิกโฉมการท่องเที่ยวของไทยสู่การท่องเที่ยวเน้นคุณค่า (High Value Tourism) ซึ่งจะให้ความสำคัญ กับ การยกระดับใน 3 มิติได้แก่ มิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสังคม (Social) และมิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มีรายละเอียดดังนี้

- การพัฒนาให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นเศรษฐกิจท่องเที่ยวคุณค่าสูง (High Value Economy) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การเพิ่มค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยว (Tourism Spending) และดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง (High Quality Tourists) การเพิ่มมูลค่าให้กับ สินค้าและบริการ ด้านการท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม การปรับสมดุลและลดการพึ่งพา นักท่องเที่ยว ต่างชาติ การยกระดับคุณภาพของบุคลากรและทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว เป็นต้น

- การพัฒนาให้เกิดสังคมและชุมชนท่องเที่ยวคุณค่าสูง (High Value Society) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และชุมชนการท่องเที่ยวอัตลักษณ์ความเป็นไทย การกระจายความเจริญทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ การพัฒนาให้ประเทศไทยสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี การลดการท่องเที่ยว ตามฤดูกาล เป็นต้น
- การต่อยอดคุณค่าให้กับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (High Value Environment) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การต่อยอดมูลค่าให้กับต้นทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมในภาคการท่องเที่ยวการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยว ธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ การเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้น้ำและพลังงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษจากการท่องเที่ยว การบรรเทาผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เป็นต้น

เพื่อให้สามารถกำหนดภูมิทัศน์การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยได้อย่างชัดเจนจึงได้มีการกำหนดเป้าหมายที่สอดคล้องไปกับวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 กล่าวคือ ภายในปี พ.ศ. 2570 เป้าหมายของแผนฉบับที่ 3 คือการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อสร้างเสริม ความเข้มแข็ง ยืดหยุ่น ยั่งยืน และมีส่วนร่วม เพื่อมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่า บนพื้นฐานของ การบูรณาการ เชื่อมโยงทุกภาคส่วน โดยสามารถจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวไทย ที่จะได้รับการพัฒนาตามเป้าหมาย ออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้

- การพัฒนาในภาคการผลิตหรือฝ่ายอุปทาน (Supply Side) โดยมีเป้าหมายให้ผู้ประกอบการ และภาคการผลิตเข้มแข็งและเชื่อมโยงมีภูมิคุ้มกันพร้อมรับมือกับความเสี่ยง สามารถปรับตัวให้สอดคล้องกับภาวะปกติใหม่ (Next Normal) ตลอดจนมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และกระจายรายได้ผ่านการใช้วัตถุดิบภายในประเทศอย่างสมดุล
- การพัฒนาในภาคนักท่องเที่ยวหรือฝ่ายอุปสงค์ (Demand Side) โดยมีเป้าหมายเพื่อมอบประสบการณ์การเดินทางที่รับผิดชอบและมีคุณค่ากับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยง ปลอดภัย มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมโดดเด่นหลากหลาย และประยุกต์ใช้ระบบบริหารจัดการนักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาในภาคสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติด้วยเทคโนโลยี และต่อยอดเอกลักษณ์และภูมิปัญญาไทยด้วยนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์

**เป้าหมายของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570)**

**เป้าหมายหลัก**

- 1) การท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งและสมดุล (Resilience & Re-balancing Tourism)

- 2) การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity)
- 3) การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง (Entrusted Experience)
- 4) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

#### พันธกิจ

- 1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคการผลิต (Supply-side) ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวปรับสมดุล และกระจายความเจริญอย่างครอบคลุม ลดการรั่วไหลตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อให้พร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
- 2) พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในด้านมาตรฐานสถานประกอบการแหล่งท่องเที่ยว และบุคลากร และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบุคลากรให้มีคุณภาพในระดับสากล
- 3) พัฒนาและยกระดับประสบการณ์การท่องเที่ยวตลอดเส้นทางอย่างครบวงจร ด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ ที่หลากหลายและการสื่อสารการตลาดที่ตรงใจ โดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวเป็นศูนย์กลาง
- 4) ส่งเสริมความยั่งยืนของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวบนพื้นฐานของความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม อัตลักษณ์ของสังคมและชุมชน ศิลปวัฒนธรรม และการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

#### ตัวชี้วัดหลัก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570)

- 1) สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25
- 2) จำนวนธุรกิจบริการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวได้รับรองมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย (Thailand Tourism Standard) และอาเซียน (Asean Standard) เพิ่มขึ้นปีละไม่ต่ำกว่า 3,000 ราย
- 3) จำนวนวันพักและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ
  - ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติไม่ต่ำกว่า 10 วัน
  - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี
  - ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่ต่ำกว่า 3 วัน
  - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี
- 4) สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มเดินทางครั้งแรก (First Visit) และกลุ่มเดินทางซ้ำ (Revisit) เป็น 40:60
- 5) อันดับผลการดำเนินงานภาพรวมตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) อยู่ใน 35 อันดับแรก
- 6) อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวของประเทศไทย ด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม โดย TTDI อยู่ 1 ใน 67

### ยุทธศาสตร์การพัฒนา

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และพันธกิจ ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism)
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

### ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism)

การสร้างความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย เพื่อให้ภาคการผลิตในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Supply-side) มีความยืดหยุ่นพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ สร้างความสมดุล ระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึงความสมดุลระหว่างนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากหลากหลายประเทศ และผลักดันการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนกระจายความเจริญจากการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่เพื่อการเติบโตอย่างมีส่วนร่วมจากการท่องเที่ยวไทย (Inclusive Growth) ด้วยการส่งเสริมให้ใช้วัตถุดิบภายในประเทศและมุ่งลดการรั่วไหลของรายได้ในภาคการท่องเที่ยว

## เป้าประสงค์

- 1.1) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งยืดหยุ่น และมีศักยภาพพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและวิกฤตการณ์ทุกรูปแบบด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย
- 1.2) การท่องเที่ยวไทยช่วยในการสร้างความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำทั่วทุกพื้นที่โดยการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชน
- 1.3) ประเทศไทยได้รับรายได้จากการท่องเที่ยวไทยอย่างแท้จริง โดยการลดการรั่วไหลของรายได้ตลอดห่วงโซ่อุตสาหกรรมด้วยการส่งเสริมการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ
- 1.4) การท่องเที่ยวไทยมีความสมดุลระหว่างนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติในแต่ละประเทศ และส่งเสริมนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง

## กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา

**กลยุทธ์ที่ 1.1 :** สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการผลิตและผลิตภัณฑ์นวัตกรรมเพื่อให้เกิดภูมิคุ้มกันพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ (Resilient Supply – Side)

แนวทางที่ 1.1.1 : บูรณาการและสนับสนุนให้ภาคการผลิตฟื้นตัวจากวิกฤตและพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ (Boost Business)

แนวทางที่ 1.1.2 : ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวนำไปสู่สินค้าและบริการที่เป็นเลิศ (Innovative Tourism Business)

แนวทางที่ 1.1.3 : สนับสนุน Startups และการพัฒนานวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์และบริการด้านการท่องเที่ยวให้โดดเด่นอย่างแตกต่างและโดนใจนักท่องเที่ยว (Tourism Startups)

แนวทางที่ 1.1.4 : ศึกษาและวิเคราะห์ความเสี่ยงด้วย AI เพื่อจัดทำแผนตั้งรับและดำเนินงานป้องกันความเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Risk Management Plan & Implementation)

**กลยุทธ์ที่ 1.2 :** กระจายรายได้และความเจริญจากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงทุกพื้นที่และลดการรั่วไหลในภาคการท่องเที่ยวอย่างเป็นธรรม (Equitable Tourism)

แนวทางที่ 1.2.1 : กระจายจำนวนนักท่องเที่ยวไปยังเมืองต่าง ๆ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวสู่ระดับชุมชน (Tourism Distribution)

แนวทางที่ 1.2.2 : ส่งเสริมให้ธุรกิจบริการท่องเที่ยวใช้ทรัพยากรภายในประเทศเป็นหลัก เพื่อกระจายรายได้ให้หมุนเวียนภายในประเทศ (Local - Sourced Material)

แนวทางที่ 1.2.3 : ปรับปรุงและทบทวนกฎหมายด้านการลงทุนและการดำเนินธุรกิจในการท่องเที่ยว เพื่อลดการกระจุกตัวและการรั่วไหล (Tourism Regulatory Guillotine)

แนวทางที่ 1.2.4 : สื่อสารและประชาสัมพันธ์โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่อัตลักษณ์ที่โดดเด่นของแต่ละ พื้นที่ อย่างเท่าเทียมและระดับประเทศอย่างเหมาะสม (Identity - Based Communication)

**กลยุทธ์ที่ 1.3** : ส่งเสริมการท่องเที่ยวคุณภาพที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทั้งด้านอุปสงค์และอุปทาน (Quality – Based Tourism)

แนวทางที่ 1.3.1 : ยกระดับการสร้างสรรค์สินค้าและบริการท่องเที่ยวให้มีคุณค่าและมูลค่าสูง ตามเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวคุณภาพและผลิตภัณฑ์ เอกลักษณ์ไทย (High - Value Product and Service)

แนวทางที่ 1.3.2 : สนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศไทยมากยิ่งขึ้นอย่างยั่งยืน ด้วยวิธีการที่ สร้างสรรค์ และเหมาะสมแก่นักท่องเที่ยว (Domestic Tourism Support)

แนวทางที่ 1.3.3 : ส่งเสริมการตลาดที่ตรงใจกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายที่มีคุณภาพทั้งนักท่องเที่ยวไทย และนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่อบรรลุตามเป้าหมายสัดส่วนนักท่องเที่ยว (Balanced - Ratio Marketing)

**ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)**

ปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ที่จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาโดยคำนึงถึง ความยั่งยืนและความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม นอกจากนี้ยังครอบคลุมไปถึงทักษะ ความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญของบุคลากรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และการศึกษาในด้านการบริการ และการท่องเที่ยว รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐานต่าง ๆ ที่จะต้องยกระดับให้มีความทันสมัย มีคุณภาพสูงตามหลักสากล และมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด เป้าประสงค์

- 2.1) ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยง มีคุณภาพและเพียงพอ สามารถรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวครอบคลุมทั่วประเทศ
- 2.2) ประเทศไทยมีโครงสร้างด้านดิจิทัลและศูนย์กลางข้อมูลด้านการท่องเที่ยว (One - Stop Tourism Database) ที่เชื่อมโยงอย่างแท้จริงและสามารถนำข้อมูลไปต่อยอดได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.3) ประเทศไทยมีการปรับปรุงและกำกับดูแลมาตรฐานด้านการท่องเที่ยวให้ทันสมัย และมีการกำหนดกฎระเบียบที่ส่งเสริมประสิทธิภาพการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางท่องเที่ยว
- 2.4) บุคลากรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยมีความรู้ ความสามารถ มีภาคการศึกษาด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

**กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา**

**กลยุทธ์ที่ 2.1** : พัฒนาความปลอดภัย สุขอนามัย และมาตรฐานการท่องเที่ยวตลอดเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว (Global Standardization)



แนวทางที่ 2.1.1 : ยกระดับและรักษามาตรฐานความสะอาดและสุขอนามัย ตลอดเส้นทางและจุดหมายปลายทาง เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว (Hygiene and Wellness)

แนวทางที่ 2.1.2 : พัฒนาและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงกำกับดูแลนักท่องเที่ยวตลอดการท่องเที่ยว เพื่อให้ได้รับสินค้าและบริการอย่างปลอดภัย (Tourist Safety)

แนวทางที่ 2.1.3 : ควบคุม ดูแล และสนับสนุนการขึ้นทะเบียนมาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยวทุกประเภทอย่างสม่ำเสมอ และปรับปรุงทบทวนให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน (Reviewing and Enforcing Stringent Standards)

**กลยุทธ์ที่ 2.2 :** ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและข้อมูลสารสนเทศ (Digital & Data Infrastructure)

แนวทางที่ 2.2.1 : สนับสนุนการขยายขอบเขตและคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศ รวมถึงปรับปรุงระบบสื่อสารให้มีความเสถียร เพื่อสนับสนุนการให้บริการด้านการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป (ICT Readiness)

แนวทางที่ 2.2.2 : ส่งเสริมและพัฒนาศูนย์กลางข้อมูลด้านการท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย และการบูรณาการกับทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของการจัดการภายในและนำไปสู่การให้บริการที่เป็นเลิศ (One-Stop-Database)

แนวทางที่ 2.2.3 : สนับสนุนการบริหารจัดการของหน่วยงานในภาคการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐและเอกชนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้เกิดการทำงานร่วมกันที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (Digital Organization)

**กลยุทธ์ที่ 2.3 :** พัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง (Connectivity & Universal Design)

แนวทางที่ 2.3.1 : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกตลอดการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยว มากยิ่งขึ้น (Value - Added Destination) พร้อมทั้งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในการลงทุน

แนวทางที่ 2.3.2 : เชื่อมโยงและบริหารจัดการระบบคมนาคมทุกประเภทให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างไร้รอยต่อด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงเครือข่ายพันธมิตรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Connecting-the-dot Transportation)

**กลยุทธ์ที่ 2.4 :** พัฒนาศักยภาพของบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ และมีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Thai-Class Potential)

แนวทางที่ 2.4.1 : ยกระดับกรอบสมรรถนะสำหรับบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Thai Tourism Competencies) ให้สอดคล้องตามมาตรฐานสมรรถนะบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอาเซียน และมาตรฐานระดับสากล

แนวทางที่ 2.4.2 : เพิ่มขีดความสามารถภาคการศึกษาด้านการท่องเที่ยวด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อจัดทำหลักสูตรด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับสากล (Tourism and Hospitality Education)

แนวทางที่ 2.4.3 : พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้สำหรับบุคลากรท่องเที่ยวที่ทันสมัยและเข้ากับบริบท แวดล้อมในปัจจุบัน (Upskill and Reskill) เช่น Digital Marketing การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การปรับตัว ของผู้ประกอบการ เป็นต้น

แนวทางที่ 2.4.4 : เสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ที่ทำให้เกิดการพัฒนาความรู้และทักษะอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Innovative Learning Process)

**กลยุทธ์ที่ 2.5 : สนับสนุนการใช้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว (Tourism Economy) เพื่อการกำหนดนโยบายการท่องเที่ยวระดับประเทศ และการวางแผนดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ**

แนวทางที่ 2.5.1 : สนับสนุนงานวิจัยเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว โดยใช้ฐานข้อมูลด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว ประกอบการวิจัย (Tourism Research and Statistics)

แนวทางที่ 2.5.2 : การเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ประกอบการ

### **ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)**

การมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวครบวงจรเป็นปัจจัยหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่า โดยเส้นทางท่องเที่ยวจะเริ่มตั้งแต่ก่อนการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว การสื่อสารการตลาดที่ ตรงใจและสร้างสรรค์ การคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและมาตรฐาน แหล่งท่องเที่ยวและรูปแบบ การท่องเที่ยว ที่หลากหลายพร้อมรองรับความต้องการที่แตกต่าง รวมถึงความมั่นคงปลอดภัยและ ความสะอาดสบายตลอด การเดินทาง ซึ่งจะสามารถยกระดับให้มีคุณค่าและคุณภาพสูงขึ้นได้ด้วยการ เชื่อมโยงความร่วมมือ การคิดเชิงออกแบบ และข้อมูลเชิงลึก เป้าประสงค์

- 3.1) นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมีความเชื่อมั่นในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศไทย พร้อมได้รับประสบการณ์ที่สะดวก ปลอดภัย และบริการที่เป็นเลิศ
- 3.2) ประเทศไทยมีรูปแบบการท่องเที่ยวศักยภาพสูงที่โดดเด่น มีกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว ที่หลากหลาย เพื่อรองรับความสนใจและพฤติกรรมที่แตกต่างกันของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม
- 3.3) การสื่อสารการตลาดการท่องเที่ยวไทยมีประสิทธิภาพและโดดเด่น มอบข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ทุกช่องทาง ทุกที่และทุกเวลา ด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก และ กระบวนการคิดเชิงนวัตกรรม

### **กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา**

**กลยุทธ์ที่ 3.1 : สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวอันน่าประทับใจที่มีคุณค่าเพื่อตอบสนอง ความต้องการ ของนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม (Value - Based Tourism)**

แนวทางที่ 3.1.1 : ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเสมือนจริง (Immersive technology เช่น AR/VR) ตามจุดหมายยอดนิยมของนักท่องเที่ยวและการบริการเพื่อสร้างความแปลกใหม่และความประทับใจแก่นักท่องเที่ยว

แนวทางที่ 3.1.2 : สนับสนุนการสร้างและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวรอบสถานีและระบบขนส่งมวลชน (TOD – Transit-Oriented Development)

แนวทางที่ 3.1.3 : สื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวสัมผัสถึงคุณค่าของสินค้าและบริการ ด้านการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ (Value - Based Communication)

แนวทางที่ 3.1.4 : ยกกระดับประสบการณ์การเดินทางเข้า - ออกประเทศที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัย (Smart Borders)

**กลยุทธ์ที่ 3.2 : ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวศักยภาพสูงที่หลากหลายและสร้างสรรค์ของไทย (High Potential and Creative Tourism)**

แนวทางที่ 3.2.1 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม ด้วยการออกแบบและผลักดันกิจกรรมด้านศิลปะและวัฒนธรรมไทยให้โดดเด่นและดึงดูดนักท่องเที่ยว (Creative Tourism)

แนวทางที่ 3.2.2 : ยกกระดับการบริการและสถานที่ให้มีความพร้อมและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (MICE) ทั้งในรูปแบบการเดินทางเพื่อเป็นรางวัล การเข้าร่วมการประชุม การสัมมนา การเจรจาธุรกิจ และการจัดงานมหกรรมแสดงสินค้าหรือบริการนานาชาติ

แนวทางที่ 3.2.3 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) ของประเทศไทยให้เป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาที่พำนักตั้งแต่ในระยะสั้นถึงระยะยาว ผ่านจำหน่ายสินค้าการจัดกิจกรรมนันทนาการและการแข่งขันกีฬาระดับประเทศและนานาชาติ

แนวทางที่ 3.2.4 : ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (Medical & Wellness Tourism) ผ่านการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม งานวิจัย และองค์ความรู้ มาต่อยอดภูมิปัญญาดั้งเดิมและสมุนไพรไทยเพื่อประยุกต์ใช้ในการบำบัดรักษาตามมาตรฐานสากล

แนวทางที่ 3.2.5 : พัฒนาคุณภาพกิจกรรมทางน้ำ เช่น การดำน้ำ การเล่นไต่คลื่น และพายเรือคายัค เป็นต้น รวมไปถึงพัฒนาการบริการ และแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มแม่น้ำสายสำคัญ โดยบูรณาการความร่วมมือทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำที่โดดเด่นและมีคุณภาพ (Coastal Maritime and River Tourism)

แนวทางที่ 3.2.6 : สนับสนุนรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความเชื่อมโยงระหว่างชุมชน อนุภูมิภาคและนานาชาติ (Connectivity) ผ่านการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับศักยภาพของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวแต่ละเขต (Tourism Clusters) เพื่อเพิ่มความหลากหลายของประสบการณ์การท่องเที่ยว

แนวทางที่ 3.2.7 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อ โดยการพัฒนากิจกรรมและเส้นทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ไม่เกิดการทำลาย แต่ยังคงผลกระทบเชิงบวกต่อธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม

และวัฒนธรรมไทย และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมและองค์ความรู้ เพื่อคงไว้ซึ่ง  
ความอุดมสมบูรณ์ของฐานทรัพยากร (Responsible Tourism)

**กลยุทธ์ที่ 3.3 : ส่งเสริมการตลาดเชิงรุกมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายเชิงคุณภาพด้วยเทคโนโลยีและ  
นวัตกรรม ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ (Quality - Based Marketing)**

แนวทางที่ 3.3.1 : สื่อสารการตลาดท่องเที่ยวด้วยการวิเคราะห์ความต้องการเชิงลึกของนักท่องเที่ยว  
อย่างตรงใจ (Data-driven Personalized Marketing)

แนวทางที่ 3.3.2 : กระตุ้นนวัตกรรมทางการตลาด ส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านสื่อใหม่  
และ เสริมสร้างการตลาดทุกช่องทางและเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ เพื่อการตลาดที่มีประสิทธิภาพ  
เข้าถึง นักท่องเที่ยวทุกกลุ่มได้ทุกที่ทุกเวลา (Innovative & Omnichannel Marketing)

แนวทางที่ 3.3.3 : ประชาสัมพันธ์และสื่อสารการตลาดท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อ  
ของศักยภาพการรองรับในแต่ละพื้นที่ และความพร้อมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย  
(Responsible Marketing)

**ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)**

การท่องเที่ยวของประเทศจะเติบโตได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว จะต้องมีการพัฒนาบนพื้นฐานของ  
ความยั่งยืนของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภาคการผลิตและธุรกิจในการท่องเที่ยวมีการเติบโต  
อย่างยั่งยืนมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและชุมชนท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงความสามารถในการรองรับ  
นักท่องเที่ยวพร้อมการบริหารจัดการจำนวนนักท่องเที่ยว และการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจาก  
การท่องเที่ยว เช่น การปล่อยมลพิษ ของเสีย และภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้  
การท่องเที่ยวไทยสามารถ ต่อยอดและสร้างคุณค่าจากทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม เอกลักษณ์ความเป็น  
ไทย และแหล่งท่องเที่ยว ในปัจจุบันได้อย่างยั่งยืน

**เป้าประสงค์**

- 4.1) การท่องเที่ยวของไทยมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการ  
นักท่องเที่ยว อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการกระจุกตัวในแหล่งท่องเที่ยว
- 4.2) วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และเอกลักษณ์ความเป็นไทยคงอยู่ในสังคมสืบต่อไป พร้อมทั้ง  
มีการต่อยอดเพิ่มมูลค่าด้วยกระบวนการคิดเชิงออกแบบอย่างสร้างสรรค์
- 4.3) การท่องเที่ยวไทยมีการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบที่ อาจเกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติและ  
สิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ รวมถึงการกำจัดของเสียและลดมลพิษ เพื่อคงความเป็นแหล่ง  
ท่องเที่ยว ธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์
- 4.4) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ วัฒนธรรม และชุมชนของประเทศไทยมีมาตรฐานความยั่งยืน  
ระดับสากล

**กลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนา**

#### กลยุทธ์ที่ 4.1 : เสริมสร้างความสมบูรณ์แก่สิ่งแวดล้อมและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ (Enriched Environment)

แนวทางที่ 4.1.1 : อนุรักษ์และต่อยอดทรัพยากรธรรมชาติ จัดการแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และลดการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากสิ่งแวดล้อม (Nature Preservation)

แนวทางที่ 4.1.2 : ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรทางธรรมชาติ (Natural Resources Management)

แนวทางที่ 4.1.3 : ยกระดับการบริหารจัดการของเสียและมลพิษจากภาคการท่องเที่ยว รวมถึงการเพิ่มมูลค่าจากขยะ (Zero Waste Tourism)

แนวทางที่ 4.1.4: พัฒนากฎระเบียบและแนวทางในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการท่องเที่ยว (Carbon Footprint Control) และส่งเสริมรูปแบบการเดินทางและขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ (Low Emission Transportation)

แนวทางที่ 4.1.5: บรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่มีต่อแหล่งท่องเที่ยวและภาคธุรกิจ (Climate Change Impacts)

แนวทางที่ 4.1.6 : ผลักดันแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติให้ได้มาตรฐานความยั่งยืนระดับสากล (Green Destination Standards) เช่น มาตรฐาน GSTC หรือเป้าหมาย SDGs ที่เกี่ยวข้องกับแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

#### กลยุทธ์ที่ 4.2: ส่งเสริมการอนุรักษ์และต่อยอดทรัพย์สินทางวัฒนธรรมและเอกลักษณ์ความเป็นไทย ด้วยการประยุกต์ให้เข้ากับยุคสมัย (Thai Cultures and Identities)

แนวทางที่ 4.2.1 : พัฒนาทรัพย์สินทางวัฒนธรรมและมรดกที่เป็นสิ่งปลูกสร้างและยกระดับคุณค่าของทรัพย์สินทางวัฒนธรรมด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี (Enhance Culture)

แนวทางที่ 4.2.2 : ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเผยแพร่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว จัดกิจกรรมเทศกาลและประเพณีไทย ที่ทำให้เกิดการเรียนรู้และสืบสานวัฒนธรรมไทย อย่างสร้างสรรค์ (Unique Thai Festivals and Mega-Events)

แนวทางที่ 4.2.3: เพิ่มมูลค่าและส่งเสริมอาหารไทยผ่านการท่องเที่ยวด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์ (Innovative Thai Cuisine)

#### กลยุทธ์ที่ 4.3 : ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Tourists Management)

แนวทางที่ 4.3.1 : ทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบเรื่องขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) ของแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับบริบทปัจจุบันและความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว

แนวทางที่ 4.3.2 : ส่งเสริมการบริหารจัดการขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เช่น E-ticket GPS และ Digital Platform (Data-driven Tourists Management) เป็นต้น

จาก แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตามที่ สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเสนอ ได้รับความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า ตั้งแต่ ปี 2566 - 2570 ให้เกิดการพัฒนาย่างเป็นองค์รวม โดยมีเป้าหมายหลักคือ การพลิกโฉมการท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคต ที่ดีกว่าสำหรับทุกคน ภายใต้วิสัยทัศน์ การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม ซึ่ง นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้สะท้อนแนวทางไว้อย่างน่าสนใจ สาระสำคัญของแผนฯ ฉบับที่ 3 โดย นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กล่าวถึง สาระสำคัญของ (ร่าง) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 ว่า ให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงทุกรูปแบบ และพร้อมที่จะเติบโตอย่างยั่งยืน รวมถึงการสร้างความเข้มแข็งจากภายใน มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย ผ่านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ เข้าใจและสามารถปรับตัวให้เข้ากับบริบทของการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) โดยเฉพาะการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตลอดจนให้ความสำคัญกับการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน ท้องถิ่น และภาคประชาชน ในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 ดังกล่าว ซึ่งแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 นี้ได้ผ่านกระบวนการรับฟังและระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐ เอกชน นักวิชาการ และภาคประชาชน ทั้งในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาค โดย แผนพัฒนาดังกล่าว เป็นแผนระดับ 3 ที่มีความครอบคลุม เชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นด้านท่องเที่ยว รวมถึงร่างกรอบและทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ยังคงมุ่งมั่นให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวในฐานะที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศต่อไปในอนาคต อีกทั้งยังได้ให้ความสำคัญกับแนวคิดโมเดลเศรษฐกิจ BCG ที่มุ่งพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ด้วยการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ท่องเที่ยวเป็นสินทรัพย์ที่สำคัญ อีกทั้ง นายพิพัฒน์ ยังกล่าวต่อว่า หลายๆ ประเทศในโลกไม่มีสิ่งต่าง ๆ อย่างที่ไทยมี ในโลกนี้มีเพียง 20 - 30 ประเทศเท่านั้น ที่สามารถให้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้ให้กับประเทศได้ ดังนั้น การท่องเที่ยวจะยังคงเป็นสินทรัพย์ ที่สำคัญของชาติต่อไป ทุกภาคส่วนจึงควรจะต้องร่วมมือกันในการพัฒนาและสร้างความยั่งยืนให้แก่การท่องเที่ยวของไทย และก่อให้เกิดมูลค่าเป็นประโยชน์

ต่อทุกภาคส่วน สำหรับ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 จะแตกต่างจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับอื่น ๆ ที่ผ่านมา คือ (ร่าง) แผนฉบับนี้ได้ครอบคลุมถึงหลักการของความยั่งยืน สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายความยั่งยืน SDGs ของประเทศไทยได้ครบทั้ง 17 เป้าหมาย นอกจากนี้ ยังมีส่วนช่วยในการขับเคลื่อนกรอบแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 สู่การสร้างเศรษฐกิจมูลค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างสังคมแห่งโอกาสและความเท่าเทียม การมีวิถีชีวิตที่ยั่งยืนและการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศไทย เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่การเป็น Hi-Value and Sustainable Thailand หัวใจหลักของการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในอนาคต ซึ่งหัวใจหลักของการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในอนาคต จะมุ่งเน้นไปที่การดำเนินการเพื่อพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็ง ต่อยอดการพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาสในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับภาวะความปกติถัดไป เพื่อการเติบโตอย่างครอบคลุม ด้วยการพัฒนาแบบองค์รวม โดยจะเป็นการพลิกโฉมการท่องเที่ยวของไทยไปอย่างสิ้นเชิง เพื่อตอบโจทย์เป้าหมายการท่องเที่ยวที่มีความเข้มแข็งและสมดุล การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสังคมที่ประชาชนชาวไทยและนักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน เศรษฐกิจฟื้นตัว ตลอดจนเกิดความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน

## 2.1.8 ฝั่งนโยบายระดับประเทศ

ฝั่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 (Thailand National Spatial Development Plan) มีวิสัยทัศน์ให้ “ประเทศไทย เป็นประเทศชั้นนำของโลกในด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การเกษตร และเทคโนโลยี ด้านอาหาร การบริการด้าน สุขภาพ และการท่องเที่ยว ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี และมี การพัฒนาที่ยั่งยืน”

### 1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่

- 1.1) ยุทธศาสตร์การกระจายความเจริญ และฟื้นฟูบูรณะศูนย์กลางเดิม กระจายความเจริญ และ กิจกรรมทางเศรษฐกิจไปยังเมืองบริวาร และเมืองในภูมิภาค เพื่อสร้างความสมดุลของระบบเมืองและการใช้ที่ดินในขณะเดียวกัน ต้องมีการบูรณะฟื้นฟูศูนย์กลางเดิม พร้อมทั้งการปรับปรุงคุณภาพของสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น
- 1.2) ยุทธศาสตร์กลุ่มเมือง พัฒนากลุ่ม จังหวัด/กลุ่มเมือง และชุมชนอย่างเป็นระบบ โดยจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามศักยภาพและบทบาทหน้าที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสาธารณสุขปึกและ สาธารณูปการ

- 1.3) ยุทธศาสตร์เมืองเพื่อการสร้างสรรค์ พัฒนาเมืองเพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดการสร้างสรรค์และนวัตกรรมสำหรับการพัฒนาผลผลิตด้านต่าง ๆ ทั้งด้าน เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการบริการที่ส่งเสริมให้ ประเทศสามารถพึ่งพาตนเองให้สามารถเป็นหนึ่งในผู้นำ ของโลกได้ในอนาคต พัฒนาเมืองที่สนับสนุนให้เกิดความรู้ และการเพิ่มมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจ โดยมีความพร้อม ของโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศเมืองเพื่อการสร้างสรรค์
  - 1.4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน สร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนาภาคอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ให้กระจายอย่างเหมาะสม ตามศักยภาพของพื้นที่
  - 1.5) ยุทธศาสตร์เมืองและชนบทพอเพียง ประยุกต์ใช้แนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาพื้นที่ การพัฒนาพื้นที่เมืองและชนบทให้เกิดความสมดุลให้มีความเชื่อมโยงเกื้อกูลซึ่งกันและกัน มีการบริการสาธารณะ ที่เพียงพอและทั่วถึง
2. นโยบายรายสาขาที่สำคัญ ดังต่อไปนี้
- 2.1) นโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ชุมชน
    - กำหนดขอบเขตเมืองให้ชัดเจน เพื่อควบคุมการขยายตัวของพื้นที่เมืองโดยใช้แนวกันชนสีเขียวและเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองให้เต็มประสิทธิภาพทำเมืองให้กระชับ จัดหาที่โล่งว่างและพื้นที่สีเขียวภายในเมืองเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและความน่าอยู่ให้กับเมืองพื้นที่อุตสาหกรรม
    - ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรม ที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ โดยกำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมหลัก เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานสำคัญเชื่อมโยงการผลิตภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่สนับสนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมุ่งเน้นการสร้างความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมพื้นที่เกษตรกรรม
    - พัฒนาการใช้พื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของภูมิภาคและส่งเสริมการเป็นครัวโลก โดยส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการเกษตรและการแปรรูปเพื่อเพิ่มคุณภาพผลผลิตพื้นที่สงวนและอนุรักษ์
    - สงวน อนุรักษ์ พื้นที่พื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติ ป่าอนุรักษ์และพื้นที่ป่าต้นน้ำลำธาร เพื่อป้องกันการเสื่อมสภาพอันเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินผิดประเภท
    - กำหนดเขตและมาตรการการอนุรักษ์และพื้นที่ชุ่มน้ำอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งทรัพยากรป่าชายเลนให้คงสภาพสมบูรณ์อย่างยั่งยืน
    - บริหารจัดการและแก้ไขปัญหาทรัพยากรน้ำแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

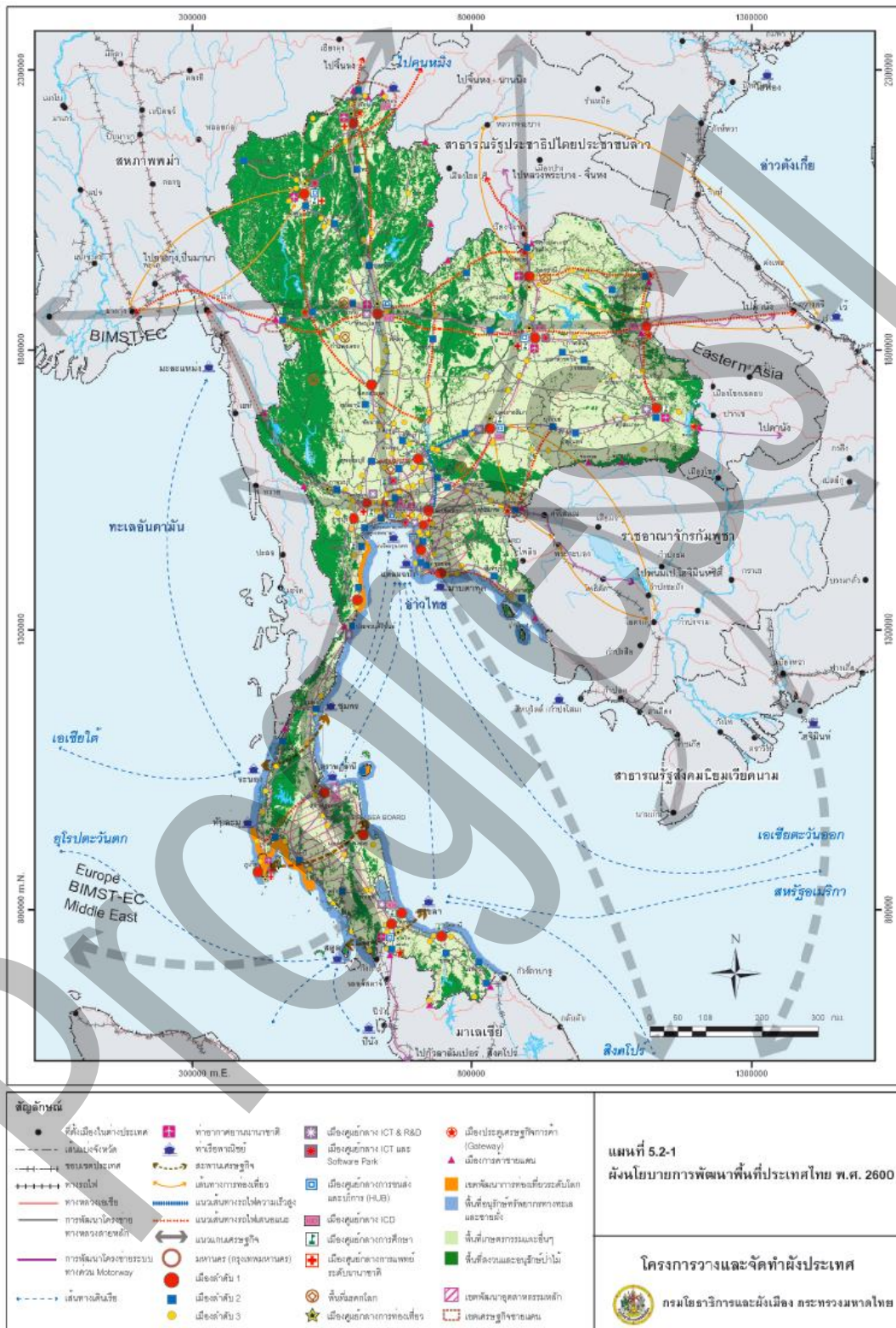


## 1.2) นโยบายการพัฒนาเมืองและชนบท

- กระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสู่ภาคต่าง ๆ โดยสร้าง ความสมดุลของการพัฒนาเมืองเพื่อลดปัญหาเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพมหานครและ ส่งเสริมศักยภาพของเมืองศูนย์กลางในภาคต่าง ๆ ให้มีขีดความสามารถในการรองรับ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและประชากร
- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ โดยจัดลำดับความสำคัญของเมืองตาม องค์ประกอบบทบาทหน้าที่ และศักยภาพของเมือง พัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของ เมืองโดยใช้ระบบกลุ่มเมือง
- พัฒนากทม.เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและเป็นเมืองระดับโลก ให้เกิด การพัฒนาเกื้อกูลอย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมและพัฒนาเมืองนำอยู่โดยพัฒนาเมืองและชนบทให้มีความสมดุลระหว่าง การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

## 1.3) นโยบายการคมนาคมขนส่ง

- พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์ทุกระบบมีประสิทธิภาพได้มาตรฐานสากล ประหยัด ปลอดภัย สะดวกสบายและทั่วถึง โดยสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันสมัย
- ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของอาเซียน จีนตอนใต้และทวีปเอเชีย
- เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานด้านต่าง ๆ ให้ดีขึ้น และสร้างความมั่นคงทาง ด้านพลังงาน
- พัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาค
- พัฒนาพลังงานทดแทนอย่างยั่งยืนและเป็นผู้นำทางเทคโนโลยีที่ทันสมัยในภูมิภาค



ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-4 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600

## 2.1.9 ผังนโยบายระดับภาค

### 2.1.9.1 ผังภาคใต้ พ.ศ.2600

การวางผังภาคใต้ เป็นผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เชิงกายภาพ ที่บูรณาการในสาขาต่าง ๆ อย่างเป็นองค์รวม เพื่อใช้เป็นกรอบนโยบายและทิศทางการพัฒนาพื้นที่ให้กับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ซึ่งกระบวนการวางผังภาคคำนึงถึงศักยภาพโอกาสการพัฒนาพื้นที่ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อนำไปกำหนดวิสัยทัศน์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ อันจะนำไปสู่การพัฒนาเมืองและชนบทอย่างสมดุลและยั่งยืน ผังภาคใต้ได้วางวิสัยทัศน์ “ภาคใต้เป็นฐานเศรษฐกิจหลักของ IMT-GT ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การค้า การบริการ และการขนส่งทางทะเล ยกระดับการผลิตและแปรรูปอาหาร และปาล์มน้ำมันคุณภาพสูง พร้อมทั้งการวิจัย พัฒนา และผลิตพลังงานหมุนเวียน นำไปสู่ความอยู่ดีมีสุข บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรม และทรัพยากร” สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ได้ ประกอบด้วย

- 1) ยุทธศาสตร์การกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค เป็นการพัฒนาเมืองขนาดกลาง เพื่อให้ระบบเมืองมีการกระจายตัวอย่างสมดุลและเหมาะสม ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคมระหว่างพื้นที่ และลดช่องว่างรายได้ของประชากรเมืองและชนบท
- 2) ยุทธศาสตร์การสร้างสมดุลของการพัฒนาเพื่อนำไปสู่ความยั่งยืน ในด้านการพัฒนาระหว่างเมืองและชนบท ประชากรกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ การเติบโตทางเศรษฐกิจกับความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ และการประกอบอาชีพกับการตั้งถิ่นฐาน
- 3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบเมืองกลุ่มเมืองและเครือข่ายการพัฒนา การพัฒนาเมืองและชุมชนแบบเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันระหว่างเมืองขนาดใหญ่และเล็ก และสนับสนุนการพัฒนาชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน เชื่อมโยงการพัฒนากับชุมชนชนบทอย่างเกื้อกูล
- 4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาค เป็นการจัดเตรียมความพร้อมทางด้านกายภาพ และทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อการแข่งขันทางการเกษตร อุตสาหกรรม การค้าสินค้า และการท่องเที่ยว
- 5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ส่งเสริมการพัฒนาชุมชนเข้มแข็งอย่างยั่งยืน เน้นการเติบโตพร้อมกันทุกด้านอย่างสอดคล้องและสมดุล ทั้งเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ศิลปกรรม วัฒนธรรมสุขภาพกายและใจของคนส่งเสริมการพึ่งตนเอง

### 2.1.9.2 วิสัยทัศน์ในการพัฒนาระยะ 30 ปีระหว่าง พ.ศ. 2551-2580

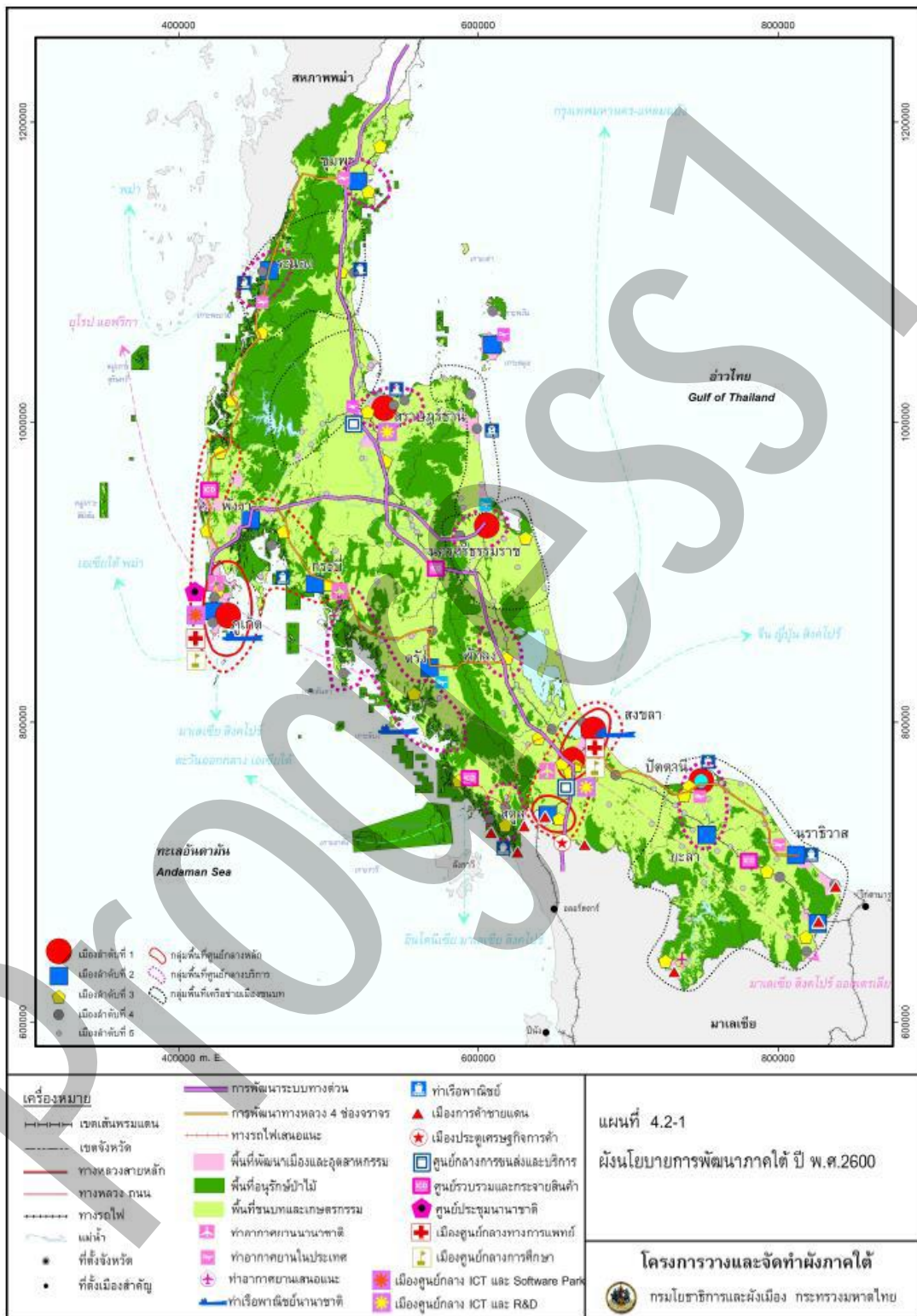
กำหนดให้ภาคใต้เป็นฐานการผลิตและแปรรูปอาหาร รวมทั้งการบริการการท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเล แหล่งผลิตสินค้า และอาหารฮาลาลที่สำคัญของภูมิภาค เป็นฐานการค้า การบริการ การท่องเที่ยว และการศึกษาคูณภาพสูงเป็นฐานการวิจัย และผลิตพลังงานทดแทนสำหรับประเทศเพื่อก้าวสู่สังคมที่มั่นคงและยั่งยืน บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรมและทรัพยากร

วิสัยทัศน์ภาคใต้ในระยะเวลา 30 ปี จะเป็นวิสัยทัศน์ที่วางไว้สู่การพัฒนาในอนาคต ซึ่งนอกเหนือจาก ความสอดคล้องของวิสัยทัศน์ภาคใต้กับวิสัยทัศน์ประเทศแล้วนั้น ยังอยู่ในกรอบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 11 และ 12 อันเป็นช่วงระยะเวลาของการวางผังภาค และเป็นกรอบการพัฒนาเชิง นโยบายที่มีความสอดคล้องครอบคลุมไปในอนาคตได้อย่างดี

### 2.1.9.3 โอกาส ศักยภาพ และข้อจำกัดการพัฒนาพื้นที่ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

แรงขับเคลื่อนจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนทำให้ส่งผลต่อแนวโน้มด้านเศรษฐกิจที่สำคัญดังนี้

1) เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ภายใต้แนวโน้มการเปลี่ยนผ่านอำนาจและความมั่งคั่งทาง เศรษฐกิจมายังประเทศในภูมิภาคเอเชียเพิ่มขึ้น รวมทั้งการรวมตัวเป็นศูนย์กลางทางการเงิน ในภูมิภาคต่าง ๆ ในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศทั้ง ASEAN, GMS, ACMECS, BIMSTEC, โครงการ OBOR ของจีน ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่เพิ่มขึ้นนี้จะส่งผลให้ ประเทศไทยมีโอกาสทางการค้าและการตลาดกับประเทศภายใต้ข้อตกลงที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ การเปิดเสรีทางการค้า การลงทุน การบริการและการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ จะเป็นการสร้าง โอกาสในหลายมิติแก่ประเทศไทยและในระดับภูมิภาคทั้งในเรื่องของประชากรที่มีจำนวนมากขึ้น ตลาดที่มีขนาดใหญ่ เม็ดเงินลงทุนที่มีเพิ่มมากขึ้นและระบบเศรษฐกิจจะมีการขยายตัว ด้วยบริบท ของแต่ละภาคประตุการค้ำระหว่างประเทศ โดย ภาคใต้ มีศักยภาพการเชื่อมต่อกับประเทศ มาเลเซีย โดยมีด่านสะเตาะ และด่านปะดังเบซาร์ จังหวัดสงขลาเป็นประตูการค้าหลัก และยังมีด่านสุ ไหงโก-ลก และตากใบ จังหวัดนราธิวาส เป็นประตูการค้าอีกแห่ง โดยทั้ง 2 จังหวัดนี้รัฐบาลไทย กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ความแตกต่างของการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจของภาคใต้ กับภาคอื่น ๆ คือภาคใต้เชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่มี การพัฒนาก้าวหน้ามากกว่าประเทศไทยส่งผลให้ด้านการค้า การบริการ ด้านการท่องเที่ยวชายแดน และการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก



ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-5 ผังนโยบายระบบเมืองประเทศไทย พ.ศ. 2600

#### 2.1.9.4 ผังเมืองรวมตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562

เป็นมาตรการและเครื่องมือทางด้านผังเมืองที่มีผลบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ถือเป็นกฎหมายสำคัญในการควบคุมดูแลการพัฒนาและการใช้พื้นที่ให้สอดคล้องกับการดูแลรักษาสภาพแวดล้อม และวิถีชีวิตของชุมชน โดยควบคุมการวาง จัดทำ และดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อการพัฒนาเมือง บริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทให้มีหรือทำให้ดียิ่งขึ้นซึ่งสุขลักษณะ ความสะอาดสวยงาม ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง ความปลอดภัยของประชาชน สวัสดิภาพของสังคม การป้องกันภัยพิบัติ และการป้องกันความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี หรือบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมิประเทศที่งดงามหรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ พื้นที่ภาคใต้มีเครื่องมือทางด้านผังเมืองที่เป็น ผังเมืองรวมตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562 และที่แก้ไขเพิ่มเติม 2 ประเภท คือ ผังเมืองรวมจังหวัด และผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน มีรายละเอียดดังนี้

##### 1. ผังเมืองรวมจังหวัด

การวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดเป็นการกำหนดกรอบนโยบายด้านการผังเมืองในระดับ จังหวัด ซึ่งจะทำหน้าที่ถ่ายทอดนโยบายจากผังประเทศ ผังภาค และผังอนุภาคลงสู่พื้นที่ จังหวัด เพื่อเป็นแนวทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาการตั้งถิ่นฐาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาพื้นที่เมืองและชนบท โดยมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งจังหวัด ประกาศเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2562 จึงมีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม แนวคิดในการวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดเป็นการควบคุมในระดับนโยบาย สามารถชี้นำการพัฒนาและเป็นผังแม่บท ในการพัฒนาจังหวัด จึงมีลักษณะเป็นผังระดับนโยบายที่ประกาศบังคับใช้ตามกฎหมาย แนวทางและรูปแบบจึงมุ่งเน้นกำหนดกรอบการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับนโยบายและภาพ กว้างของจังหวัดให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่สำคัญ มีความยืดหยุ่นและมุ่งเน้นมาตรการในการนำไปปฏิบัติให้เป็นไปตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในอนาคตที่ได้กำหนดไว้ โดยส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักอย่างมี ประสิทธิภาพ ควบคู่กับการควบคุมกิจกรรมที่ไม่พึงประสงค์อย่างเข้มงวด โดยพื้นที่ภาคใต้มี ผังเมืองรวมจังหวัดประกาศบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 (และกำลัง ดำเนินการแก้ไข) จำนวน 13 จังหวัด (ยกเว้นจังหวัดภูเก็ตที่ประกาศบังคับใช้เป็นประเภท ผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนทั้งจังหวัด)

##### 2. ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และมาตรา 26  
วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติ  
การผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ออกกฎกระทรวงไว้  
ดังต่อไปนี้ผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์  
ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและ  
สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมี  
สาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนชนบทและชุมชนเมือง ให้เป็นศูนย์กลางการบริการในด้านต่าง ๆ
- ส่งเสริมและพัฒนาการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะการค้าชายแดน
- ส่งเสริมและพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียงได้อย่าง  
สะดวกและมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมและพัฒนากิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือเนกประสงค์จังหวัดระนอง เพื่อการขนส่ง  
สินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

**ข้อ 6 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม** ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้  
ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท และรายการประกอบแผนผังทำกฎกระทรวงนี้

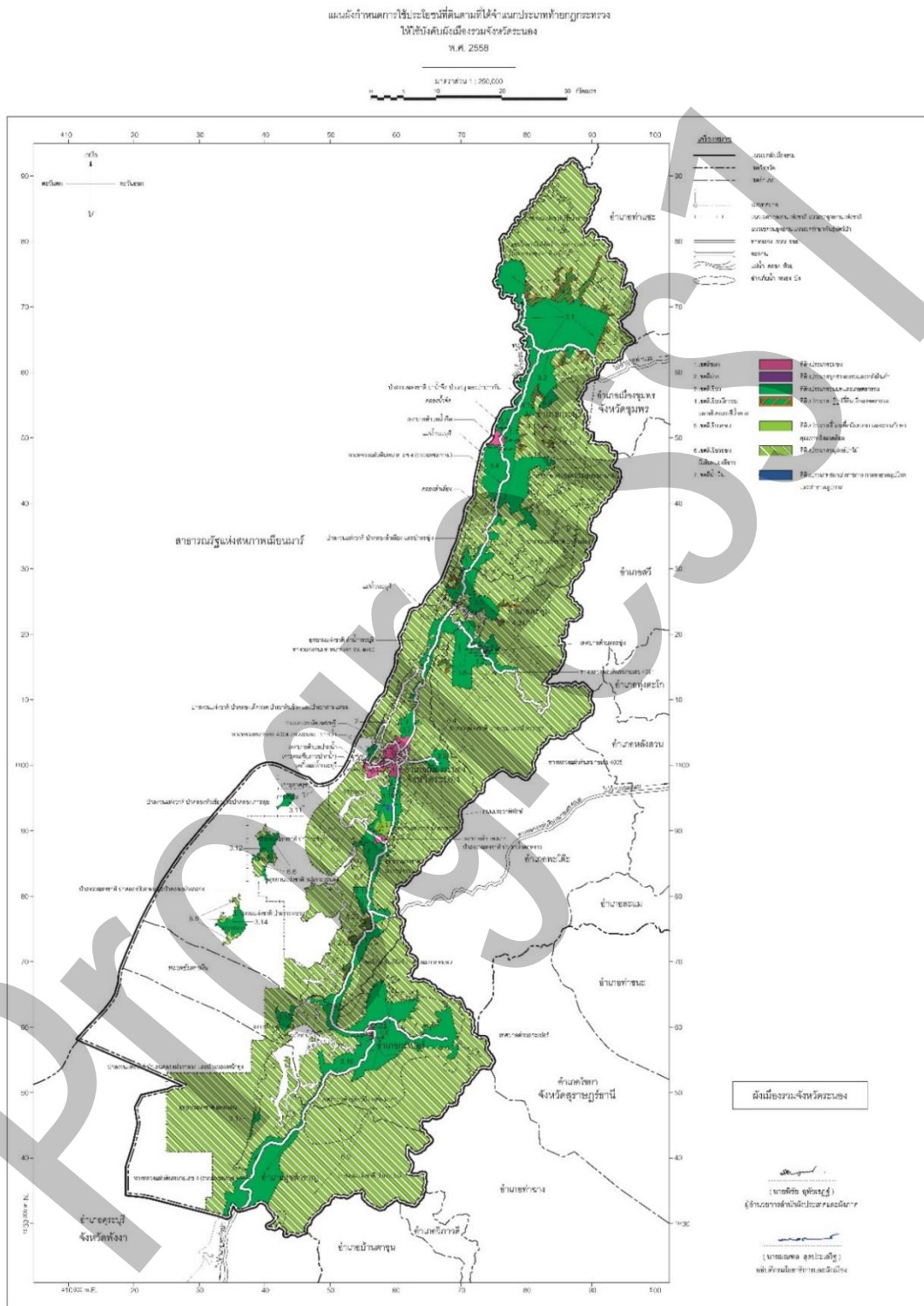
**ข้อ 7 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท  
ทำกฎกระทรวงนี้** ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.6 ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและ  
คลังสินค้า
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.17 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภท  
ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.25 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสี  
น้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 และหมายเลข 5.2 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดิน  
ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 6.1 ถึงหมายเลข 6.9 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้  
เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 7 ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ข้อ 8 ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น





ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-6 ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง

### 3. ผังเมืองรวมจังหวัดพังงา

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และมาตรา 26 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 41 มาตรา 42 และมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดห้าปี

ข้อ 2 ให้ใช้บังคับผังเมืองรวม ในท้องที่ตำบลบปรัง ตำบลถ้ำน้ำผุด ตำบลท้ายช้าง ตำบลตากแดด และตำบลเกาะปันหยี อำเภอเมืองพังงา จังหวัดพังงา ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 3 การวางและจัดทำผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุขปโภค การบริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมในบริเวณแนวเขตตามข้อ ๒ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อ 4 ผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหารและการปกครองของจังหวัดพังงา
- ส่งเสริมการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
- พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- ขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองให้สัมพันธ์กับระบบถนนและการให้บริการสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ
- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อ 5 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง และรายการประกอบแผนผังท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้าย กฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปตามต่อไปนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.15 ที่กำหนดไว้เป็นสีเหลือง ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2.1 ถึงหมายเลข 2.9 ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.5 ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.21 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 ถึงหมายเลข 5.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 6.1 ถึงหมายเลข 6.4 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน มีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 7.1 ถึงหมายเลข 7.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมะกอก ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 8.1 ถึงหมายเลข 8.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเทาอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 9.1 ถึงหมายเลข 9.26 ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



#### 4. ผังเมืองรวมภูเก็ต

เนื่องจาก จังหวัดภูเก็ตไม่มีผังเมืองรวมจังหวัด เนื่องจากมีผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนครอบคลุม  
ทั้งจังหวัดแล้ว จึงวิเคราะห์ผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนในการวิเคราะห์ข้อมูล

โดยการวางและจัดทำผังเมืองรวมนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา  
การดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุขปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมให้มี  
ประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนา  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ  
โดยมีแนวทางในการพัฒนาและดำรงรักษาภายในบริเวณแนวเขตตามข้อ 1 ดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดภูเก็ต ให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การท่องเที่ยว การค้า  
และการบริการ
- ส่งเสริมให้ภูเก็ตพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี  
ที่ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจดิจิทัลที่จะเติบโตขึ้นในอนาคต
- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติที่มีความพร้อม  
ด้านการคมนาคมทางอากาศ ทางทะเล ทางบก และการขนส่งมวลชน
- ส่งเสริมและพัฒนาสถานที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ให้สอดคล้อง  
กับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม  
โบราณสถาน ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้  
มาตรฐาน รองรับที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยวในระดับสากล
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท ท้ายข้อ  
กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

1) ที่ดินประเภท ย.1 ถึง ย.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีเหลือง ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย  
โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้

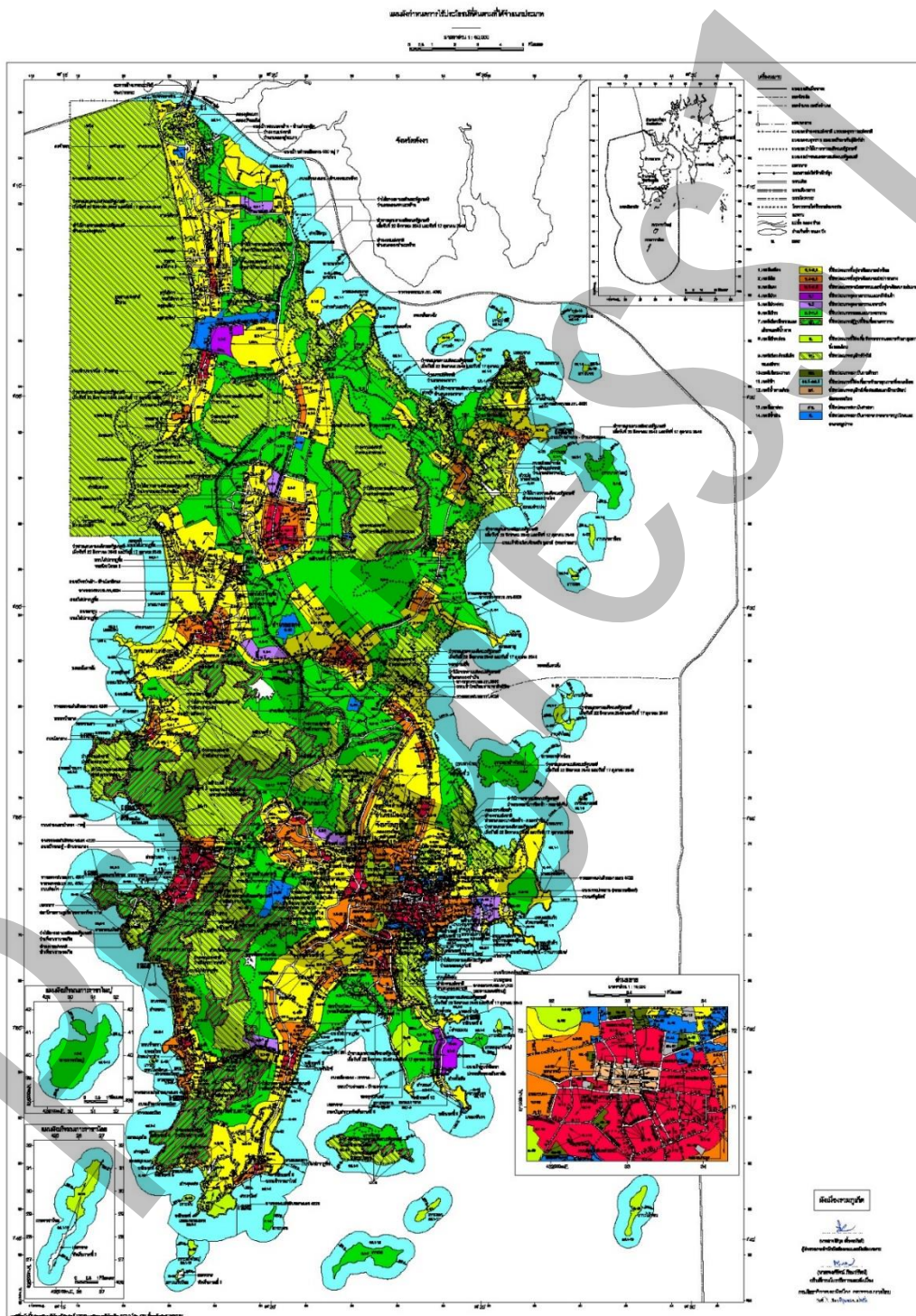
- ที่ดินประเภท ย.1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำรงรักษาสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยบริเวณ  
ชุมชนชานเมือง และชุมชนชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของเกาะภูเก็ต จำแนกเป็นบริเวณ  
ย.1-1 ถึง ย.1-16

- ที่ดินประเภท ย.2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัย และการท่องเที่ยว บริเวณชุมชนชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของเกาะภูเก็ต จำแนกเป็นบริเวณ ย.2-1 ถึง ย.2-38
  - ที่ดินประเภท ย.3 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมและรองรับการขยายตัวของย่านที่อยู่อาศัยและการท่องเที่ยวโดยรอบศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางรอง จำแนกเป็นบริเวณ ย.3-1 ถึง ย.3-34
- 2) ที่ดินประเภท ย.4 และ ย. 5 ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
- ที่ดินประเภท ย.4 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัย และการท่องเที่ยวของศูนย์ชุมชนชานเมือง จำแนกเป็นบริเวณ ย.4-1 ถึง ย.4-28
  - ที่ดินประเภท ย.5 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการอยู่อาศัย และการท่องเที่ยว ในบริเวณต่อเนื่องกับศูนย์กลางหลักและศูนย์กลางรอง จำแนกเป็นบริเวณ ย.5-1 ถึง ย.5-66
- 3) ที่ดินประเภท พ. 1 ถึง พ. 4 ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
- ที่ดินประเภท พ.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเชิงอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของศูนย์กลางพาณิชยกรรม การท่องเที่ยว และการอยู่อาศัยในเขตเมืองเก่า จำแนกเป็นบริเวณ พ.1-1 ถึง พ.1-16
  - ที่ดินประเภท พ.2 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน กระจายการค้าและการบริการที่อำนวยความสะดวกต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนในบริเวณชานเมือง จำแนกเป็นบริเวณ พ.2-1 ถึง พ.2-13
  - ที่ดินประเภท พ. 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรม สำหรับธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยว ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจดิจิทัล และการประชุมสัมมนา จำแนกเป็นบริเวณ พ.3-1 ถึง พ. 3-12
  - ที่ดินประเภท พ.4 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรม การค้า การบริการ และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับสากล จำแนกเป็นบริเวณ พ.4-1 ถึง พ.4-15
  - ที่ดินประเภท พ.5 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่ รองรับการพัฒนาขยายตัวของธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จำแนกเป็นบริเวณ พ.5-1 ถึง พ.5-3
- 4) ที่ดินประเภท อำเภอก1 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับการประกอบกิจกรรมอุตสาหกรรมทั่วไปและอุตสาหกรรม

- ที่ต่อเนื่องกับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวและการบริการ จำแนกเป็นบริเวณ อำเภอ1-1 ถึง อำเภอ 1-3
- 5) **ที่ดินประเภท อำเภอ2 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วงอ่อน** ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการชุมชน และอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องกับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวและการบริการ การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์และการส่งออก ที่ไม่มีมลพิษหรือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำแนกเป็นบริเวณ อำเภอ 2-1 ถึง อำเภอ 2-7
- 6) **ที่ดินประเภท ก.1 ถึง ก.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว** ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
- ที่ดินประเภท ก.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อการดำรงรักษาเกษตรกรรม สภาพแวดล้อม ทางธรรมชาติของพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมบนเกาะบริวาร จำแนกเป็นบริเวณ ก.1-1 ถึง ก.1-8
  - ที่ดินประเภท ก.2 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเกษตรกรรม การรักษาสภาพทางธรรมชาติ และส่งเสริมเศรษฐกิจการเกษตรในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำแนกเป็นบริเวณ ก.2-1 ถึง ก.2-12
  - ที่ดินประเภท ก.3 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเกษตรกรรม การควบคุมและรองรับการขยายตัวของชุมชนในพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง จำแนกเป็นบริเวณ ก.3-1 ถึง ก.3-23
- 7) **ที่ดินประเภท ปก. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีน้ำตาล** ให้เป็นที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม โดยมีวัตถุประสงค์ใช้เพื่อการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม จำแนกเป็นบริเวณ ปก.-1 ถึง ปก.-8
- 8) **ที่ดินประเภท ล. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน** ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำแนกเป็นบริเวณ ล. -1ถึง ล.-61
- 9) **ที่ดินประเภท อป. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว** ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสงวนรักษาป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้มีความสมดุลของระบบนิเวศ จำแนกเป็นบริเวณ อป.-1 ถึง อป.-21
- 10) **ที่ดินประเภท ศษ. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมะกอก** ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันการศึกษา หรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา จำแนกเป็นบริเวณ ศษ.-1 ถึง ศษ.-70
- 11) **ที่ดินประเภท ลส.1 ถึง ลส.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีฟ้า** ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้
- ที่ดินประเภท ลส.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นพื้นที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการประมง จำแนกเป็นบริเวณ ลส.1-1 ถึง ลส.1-15

- ที่ดินประเภท ลส. 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเล จำแนกเป็นบริเวณ ลส.2-1 ถึง ลส.2-4
  - ที่ดินประเภท ลส.3 มีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเล จำแนกเป็นบริเวณ ลส.3-1 ถึง ลส.3-4
- 12) **ที่ดินประเภท อศ. ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาลอ่อน** ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์และส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์





ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-8 ผังเมืองรวมภูเก็ต

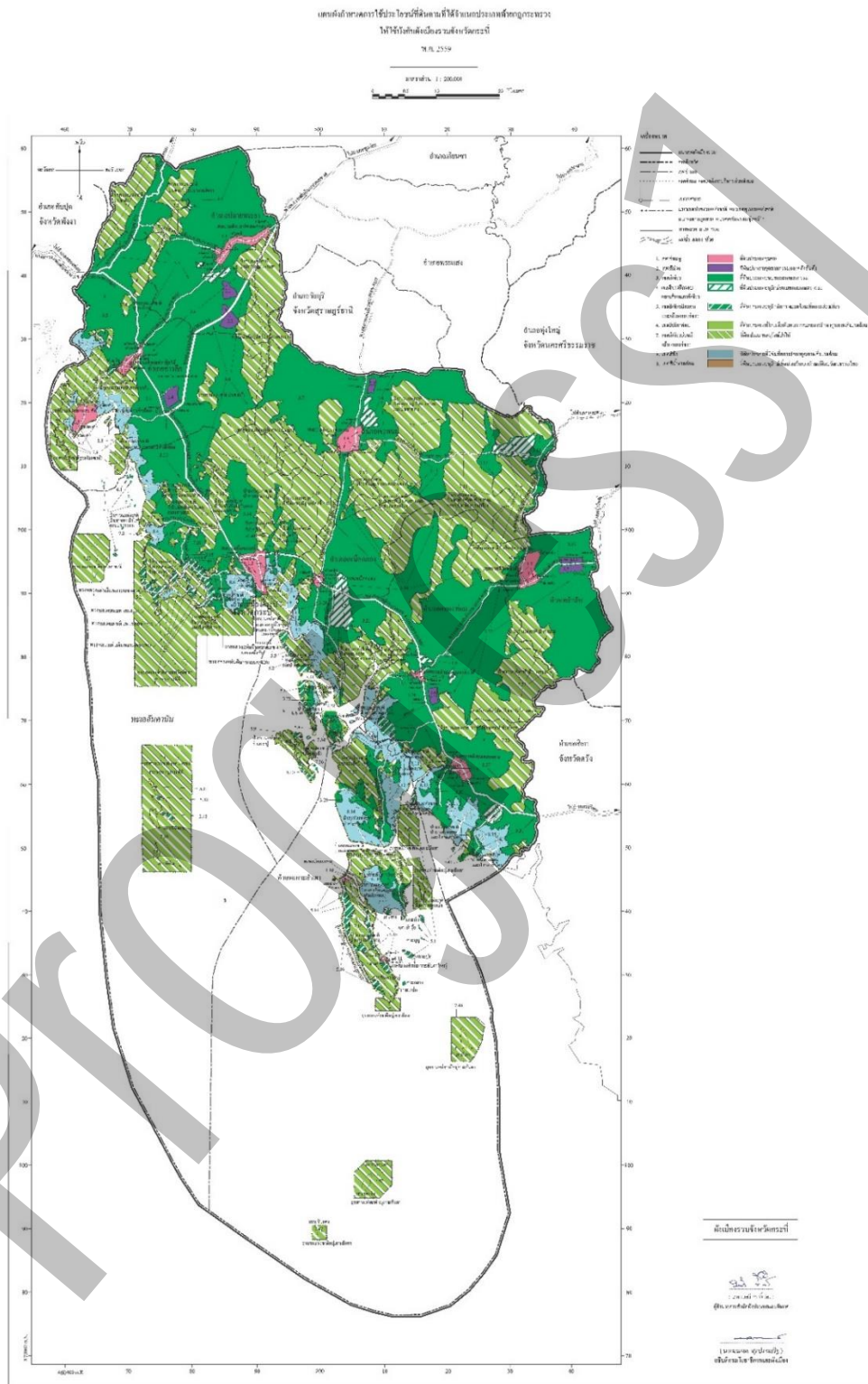
## 5. ผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่

ผังเมืองรวมตามกฎหมายผังเมืองฉบับนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การศึกษา การค้า และการบริการของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชน และระบบเศรษฐกิจของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมเกษตรและสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- ส่งเสริมและพัฒนาการประมงให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม
- ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัด อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.11 ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2.1 ถึงหมายเลข 2.6 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.32 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.7 ที่กำหนดไว้เป็นสีชาวมีกรอบและเส้นทแยงเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 ถึงหมายเลข 5.16 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์สภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยว
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 6.1 และหมายเลข 6.2 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม



ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-9 ผังเมืองจังหวัดกระบี่

## 6. ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง

ผังเมืองรวมตามกฎหมายกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริการในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท และรายการประกอบแผนผังท้ายกฎหมายกระทรวงนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.14 ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2.1 และหมายเลข 2.2 ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.11 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.5 ที่กำหนดไว้เป็นสีชาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 ถึงหมายเลข 5.6 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 6.1 ถึงหมายเลข 6.8 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 7.1 ถึงหมายเลข 7.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีเทา ให้เป็นที่ดินประเภทสงวนไว้เพื่อรักษาสภาพป่าชายเลน

ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด

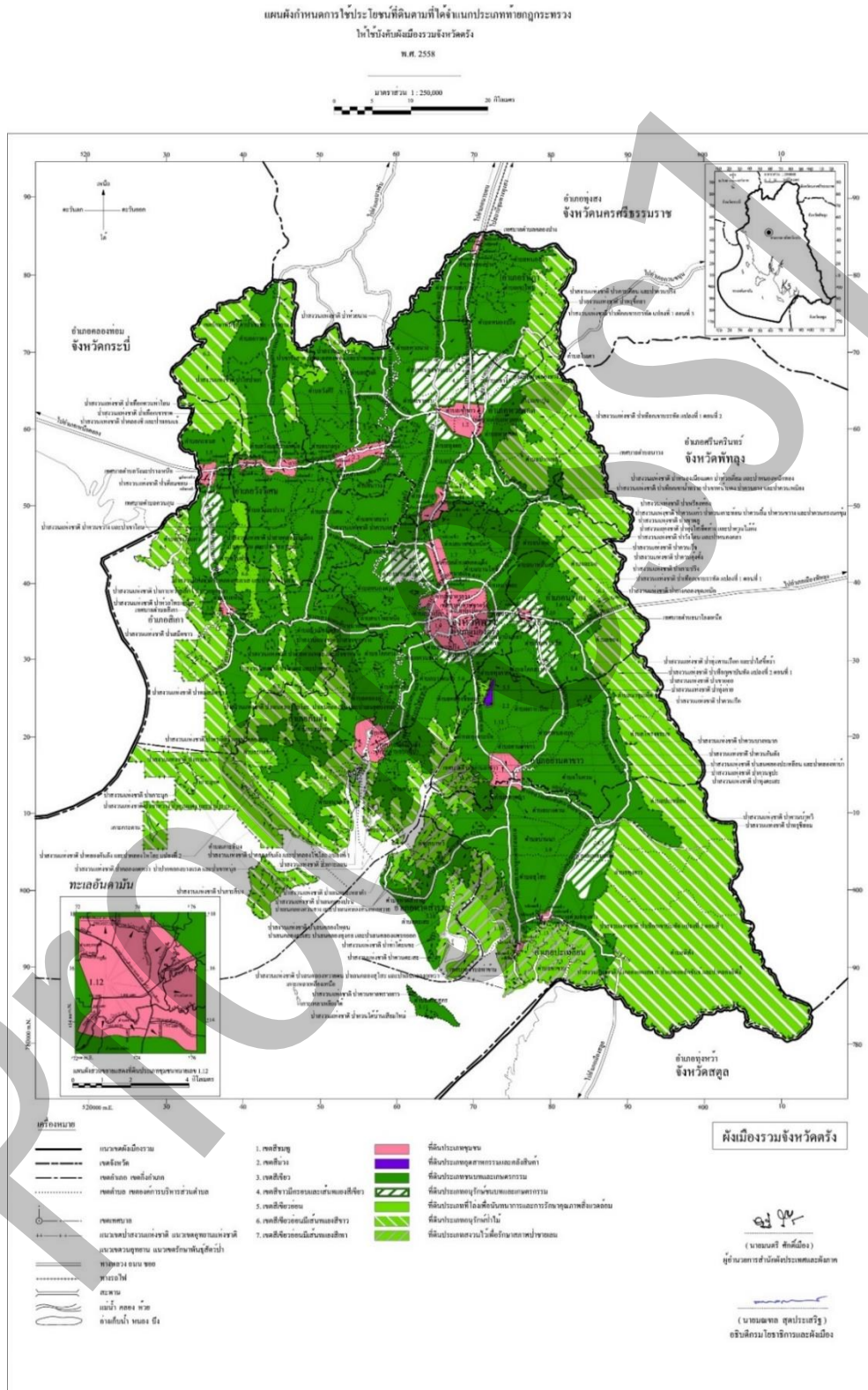
ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการประกอบอุตสาหกรรม หรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด

ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับ เกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไป ตามที่กำหนด

ที่ดินประเภทนี้ในเขตปฏิรูปที่ดิน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วย การปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เฉพาะที่ดินซึ่งเป็น ของรัฐ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือ บำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ เพื่อความสมดุลของระบบ นิเวศน์และสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับการ ป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเท่านั้น เว้นแต่ที่ดินตามหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง เลขที่ 19767 ให้ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการการท่องเที่ยว การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น



ที่มา : ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 , กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.1-10 ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง

## 7. ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล

ผังเมืองรวมตามกฎหมายกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับ และสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดสตูลให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- ส่งเสริมและพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมและพัฒนาบริการทางสังคม การสาธารณสุขูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท และรายการประกอบแผนผังทำกฎกระทรวงนี้

- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 1.1 ถึงหมายเลข 1.9 ที่กำหนดไว้เป็นสีชมพู ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 2.1 ถึงหมายเลข 2.13 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 3.1 ถึงหมายเลข 3.3 ที่กำหนดไว้เป็นสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 4.1 ถึงหมายเลข 4.16 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้
- ที่ดินในบริเวณหมายเลข 5.1 ถึงหมายเลข 5.5 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีเทา ให้เป็นที่ดินประเภทสงวนไว้เพื่อรักษาสภาพป่าชายเลน

ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรมเกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขูปโภคและสาธารณูปการ  
ที่ดินประเภทนี้ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตอุทยานแห่งชาติ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่าต้นน้ำ ลำธาร แลทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับป่าไม้การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น

ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขและสาธารณสุขการ

ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมสถาบันราชการ และการสาธารณสุขและสาธารณสุขการ

ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทนี้ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และ เขตอุทยานแห่งชาติ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น

ที่ดินประเภทสงวนไว้เพื่อรักษาสภาพป่าชายเลน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวน และคุ้มครองดูแลหรือบำรุงรักษาป่าชายเลน ป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับการป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น





ตารางที่ 2.1-4 สรุปผังเมืองรวมจังหวัดและบทบาทที่กำหนดในพื้นที่ภาคใต้

ผังเมืองรวมจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้	วันที่ประกาศบังคับใช้	บทบาทหลักที่กำหนดจากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมจังหวัด
1. ผังเมืองรวมจังหวัดกระบี่ พ.ศ.2559	25 พ.ย.2559	1) ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมเกษตรและสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ 2) ส่งเสริมและพัฒนาการประมงให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ 3) ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางศิลปกรรมสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี ให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัด
2. ผังเมืองรวมจังหวัดตรัง พ.ศ.2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติมตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดตรัง พ.ศ.2564	25 ธ.ค.2558	1) ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริการในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
3. ผังเมืองรวมจังหวัดพังงา พ.ศ.2560	10 เม.ย.2560	1) ส่งเสริมและพัฒนาด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการเกษตร โดยพัฒนาเชิงคุณภาพตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่
4. ผังเมืองรวมจังหวัดระนอง พ.ศ.2558	26 ส.ค.2558	1) ส่งเสริมและพัฒนาการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะการค้าชายแดน 2) ส่งเสริมและพัฒนากิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรืออเนกประสงค์จังหวัดระนอง เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ 3) ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
5. ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล พ.ศ.2560	21 เม.ย.2560	1) ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดสตูลให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ที่มา : สรุปจากกรมโยธาธิการและผังเมือง, พ.ศ.2562.

หมายเหตุ : จังหวัดภูเก็ตไม่มีผังเมืองรวมจังหวัด เนื่องจากมีผังเมืองรวมเมือง/ชุมชนครอบคลุมทั้งจังหวัดแล้ว

### 2.1.10 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

แผนพัฒนากลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน 4 ปี (พ.ศ.2566-2570) มีเป้าหมายการพัฒนา คือ “การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและเกษตรแนวใหม่ เพื่อสังคมแห่งความสุข และวิถีชีวิตที่ยั่งยืน” ประกอบด้วยการพัฒนา 4 ประเด็น ได้แก่

- 1) **ประเด็นที่ 1** ฟื้นฟูเศรษฐกิจและเยียวยาผู้ประกอบการ บุคลากร ด้านการท่องเที่ยวและกิจการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโรคโควิด 19 เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนโดยเร็ว สนับสนุนเงินทุนและผ่อนปรนหนี้สิน เร่งสร้างความเชื่อมั่นความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีทันสมัย และการบริการที่เป็นมาตรฐาน
- 2) **ประเด็นที่ 2** พัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างสรรค์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ด้วยทรัพยากรที่เป็นอัตลักษณ์ของอันดามัน ตอบสนองรูปแบบการท่องเที่ยวส่วนบุคคล ขยายศักยภาพของ MICE, Long-Stay Tourism เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Andaman Go Green) พัฒนาการคมนาคมทางน้ำภูเก็ต-กระบี่ การจัดการน้ำให้เพียงพอ โดยเฉพาะในฤดูกาลท่องเที่ยว การจัดการขยะด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี ลดการพึ่งพาแพลตฟอร์มผูกขาดจากต่างประเทศ ทบทวนกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวมุ่งเป้าเป็น World-Class Wellness Tourism
- 3) **ประเด็นที่ 3** ส่งเสริมการเกษตรยั่งยืนและเกษตรสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ แลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ระนอง-ชุมพร เชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ พัฒนาอ่างปลายักษ์ ในทะเลอันดามัน ทั้งด้านอาหารและการท่องเที่ยว การเลี้ยงแพะครบวงจร ต่อยอดผลผลิตปาล์มน้ำมัน แปรรูปยางพาราเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง ส่งเสริมการรวมกลุ่มของเกษตรกรยุคใหม่ (Smart Farmers) มุ่งเป้าสู่ Sustainable High-Value Agriculture และ Andaman Seafood Paradise
- 4) **ประเด็นที่ 4** การพัฒนาสังคมและความมั่นคงในทุกระดับ มุ่งเน้นการลดความเหลื่อมล้ำและสร้างพลังทางสังคม พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลง (Resilience) โดยพัฒนาให้มีทักษะในศตวรรษที่ 21 สร้างสถาบันครอบครัว และชุมชนที่เข้มแข็ง เตรียมความพร้อมรับสังคมสูงวัย Upskill/Reskill สร้าง Talent และผู้ประกอบการสมัยใหม่ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมในอนาคต พัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่เพื่อคนท้องถิ่น และดึงดูดนักลงทุน การเป็นบ้านหลังที่สองและประสานความร่วมมือภาครัฐและเอกชนอย่างเหนียวแน่น

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม ประเด็นที่ 2 พัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสร้างสรรค์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ด้วยทรัพยากรที่เป็นอัตลักษณ์ของทะเลไทยฝั่งอันดามัน โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพของกลุ่มผู้มีรายได้สูง และการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (Road Trip)

### 2.1.11 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนทีกลุ่มเมืองท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

พัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณฝั่งอันดามัน มีวิสัยทัศน์ คือ “ฝั่งอันดามันของประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศคุณภาพ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้มแข็งแข่งขันได้ในระดับโลก สร้างรายได้แก่ประเทศ

กระจายรายได้สู่ท้องถิ่นอย่างเป็นธรรม สมดุลและยั่งยืน” และมีเป้าประสงค์ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์การพัฒนา ดังนี้

**เป้าประสงค์ :**

- 1) รายได้จากการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้น
- 2) ชีตความสามารถของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้น
- 3) แหล่งท่องเที่ยวฝั่งอันดามันมีความสมดุลและยั่งยืน เอื้อต่อการท่องเที่ยวในระดับโลก มีเส้นทาง การท่องเที่ยววิเวศนนานาชาติ
- 4) ประชาชน ชุมชนในพื้นที่มีงาน อาชีพ และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
- 5) นักท่องเที่ยวมีความประทับใจต่อการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว การบริการทางการท่องเที่ยว

**เป้าหมาย :**

- 1) รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามันทุกจังหวัดเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5
- 2) อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 3) อันดับขีดความสามารถด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 4) อันดับขีดความสามารถด้านสภาวะแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการดำเนินธุรกิจ เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับที่ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 5) อันดับขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์ธรรมชาติและวัฒนธรรมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 อันดับ หรือเป็นลำดับที่ 1-7 ของทวีปเอเชีย
- 6) กลุ่มท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยวระดับโลก เพิ่มขึ้นทั้ง 5 จังหวัด
- 7) มีรายได้หมุนเวียนในพื้นที่จากการท่องเที่ยวมากขึ้น มีการจ้างงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของ ภาคใต้ฝั่งอันดามันเพิ่มมากขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10
- 8) ร้อยละ 85 ของนักท่องเที่ยวมีความประทับใจต่อการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว การบริการ ทางการท่องเที่ยว

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ และเป้าประสงค์ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามัน พ.ศ. 2557–2561 จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยง และรองรับการท่องเที่ยวจากประชาคมอาเซียน และการท่องเที่ยวโลก

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงและรองรับการท่องเที่ยวจากประชาคมอาเซียน และการท่องเที่ยวโลกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวมีส่วนสำคัญในการแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดในด้านการท่องเที่ยวที่อาจส่งผลให้ศักยภาพการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามัน โครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ ได้แก่ ระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวทั้งภายในพื้นที่กับกลุ่มจังหวัดฝั่งอ่าวไทยและระหว่างประเทศ และรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่อาจเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยมีกลยุทธ์และแนวทางในการพัฒนาดังนี้

**กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทาง การท่องเที่ยว

**กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวที่ทันสมัย สะดวก และ สากล

**กลยุทธ์ที่ 3** สร้างโครงข่ายเส้นทางคมนาคม และระบบเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาค

## 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน โดยเน้นการมีส่วนร่วม

การขยายตัวของการท่องเที่ยวโดยเน้นปริมาณนักท่องเที่ยวหรือการแสวงหารายได้จาก การท่องเที่ยวในขณะที่การขาดระบบการจัดการที่ดี และมาตรการในการรองรับขยายไปไม่ทัน ขาดประสิทธิภาพ ทำให้แหล่งท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามันมีความเสื่อมโทรมยุทธศาสตร์ การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน โดยเน้นการมีส่วนร่วมจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีทิศทางไม่ทำลาย ทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมและเอกลักษณ์ของชาติ โดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยวเพื่อป้องกันการใช้ประโยชน์มากเกินไป และการกำหนดมาตรการ ในการแก้ไขกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ให้แหล่งท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันสามารถมีศักยภาพ ในการรองรับนักท่องเที่ยว

**กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนา และยกระดับคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ที่มีศักยภาพรองรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

**กลยุทธ์ที่ 2** ฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและท้องถิ่น

**กลยุทธ์ที่ 3** การยกระดับคุณภาพการจัดการระบบนิเวศแหล่งท่องเที่ยว มาตรฐานความปลอดภัยของแหล่งท่องเที่ยว และการบริการการท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยวอาเซียน และนักท่องเที่ยว นานาชาติระดับโลก

### 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว เพื่อการ

#### เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจชุมชน จังหวัด และกลุ่มจังหวัด ให้เข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์มุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานอย่างต่อเนื่องครบวงจร ความพร้อมของภาคบริการและการท่องเที่ยวแม้ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกและความไม่สงบภายในประเทศ แต่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ ประเทศไทยยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ และมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว เช่น โรงแรมและสปาที่มีมาตรฐานสูง บริการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพขยายตัวอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ได้มีบทบาทมากขึ้นในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ความพยายามสำคัญของกลุ่มจังหวัดฝั่งอันดามันคือการพัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว เพื่อการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจชุมชน จังหวัด และกลุ่มจังหวัด ให้เข้มแข็ง

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ กิจกรรม นวัตกรรมและมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 2 การเสริมสร้างโอกาสและแรงจูงใจเพื่อพัฒนาการค้า การลงทุนด้านการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนามาตรฐานสินค้า และบริการท่องเที่ยวของกลุ่มอันดามันสู่สากล

กลยุทธ์ที่ 4 สร้างระบบการจัดการและการป้องกันและรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงทันสมัย และเป็นสากล

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน

### 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การประชาสัมพันธ์ และการจัดการการตลาดของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวฝั่งอันดามันทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นให้นักท่องเที่ยวรับรู้และเข้าใจในภาพลักษณ์ที่ดีของจังหวัดในกลุ่มจังหวัดอันดามัน เน้นการสร้างเชื่อมั่นให้นักท่องเที่ยวในการเดินทางมาท่องเที่ยว โดยการดำเนินการตลาดเชิงรุก เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งใน และต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ ส่งเสริมการจัดงานแสดงต่าง ๆ (Event) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศผ่านสื่อต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวใน มากขึ้นมีการใช้จ่ายมากขึ้น

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างและเผยแพร่ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มอันดามัน ตอกย้ำอันใจปลอดภัยไปได้ทุกที่มีมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวให้ทันสมัย และพัฒนาระบบสนับสนุนการตลาดท่องเที่ยวเฉพาะ

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อันดามันเน้นการมีตลอดทั้งปี มุ่งสร้างรายได้เข้าพื้นที่จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ

กลยุทธ์ที่ 4 สร้างกระแสการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยไปอันดามันด้วยกลไกทางการตลาด และการส่งเสริมการขายตลอดทั้งปี

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างและพัฒนากลไกในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอันดามันแบบหุ้นส่วน ยุทธศาสตร์ร่วมที่เข้มแข็งของภาคีทุกภาคส่วน

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริม และเสริมสร้างจิตสำนึกผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวร่วมรับผิดชอบต่อชุมชน ท้องถิ่น และสังคมในภาพกว้าง

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาท่องเที่ยว

ทั้งนี้ การพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องตาม ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงและรองรับการท่องเที่ยวจากประชาคมอาเซียน และการท่องเที่ยวโลก โดยการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อสร้างเส้นทางทางท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

### 2.1.12 แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก

#### (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) พ.ศ.2560-2564

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ได้เห็นชอบให้กำหนดกลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ 5 กลุ่ม เป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวนำร่อง 5 เขต และได้ออกเป็นกฎกระทรวงกำหนดให้จังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง เป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก พ.ศ. 2559 - 2563 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 5 ปี อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในระยะที่ผ่านมายังไม่สามารถขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติได้เต็มศักยภาพ และความพร้อมของพื้นที่ ทั้ง 4 จังหวัดมากนัก กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) พ.ศ. 2560 - 2564 ขึ้น เพื่อให้เป็นกรอบการพัฒนาและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน ในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับทรัพยากร สินค้าและบริการ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว รวมทั้งเกิดการกระจายกิจกรรมและรายได้ทั้งในมิติของพื้นที่ สาขาการผลิต และชุมชนในพื้นที่

แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวฯ ได้กำหนดตำแหน่งทางการท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัดอย่างชัดเจน เพื่อสร้างความแตกต่างและสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันในเชิงพื้นที่ และเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์และการ

ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการเชื่อมโยงทรัพยากรการท่องเที่ยวและรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

**จังหวัดเพชรบุรี :** การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ (Cultural and Natural Tourism) นอกจากการนำเสนอความเป็นเมืองชายทะเลแล้วยังมุ่งนำเสนอจุดเด่น “ทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่มีความโดดเด่นทางการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี” ได้แก่ พระราชมังคลาภิเษก งานช่างฝีมือ ศิลปะ อาหาร รวมไปถึงการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ทะเล ป่าและอุทยาน

**จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ :** การท่องเที่ยวเชิงพักผ่อนและนันทนาการ (Leisure and Recreation Tourism) ถือเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวสูงเนื่องจากมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวและความพร้อมด้านต่าง ๆ ดังนั้น เป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ มุ่งเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีกำลังซื้อสูงและสามารถส่งเสริมรูปแบบการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย

**จังหวัดชุมพร :** การท่องเที่ยวกิจกรรมทางน้ำ (Ocean and Beach Activity) และการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) โดยพิจารณาจากขีดความสามารถด้านทรัพยากรชายฝั่งทะเลและทรัพยากรทางทะเล และขีดความสามารถของพื้นที่ต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาอื่น ๆ ช่างฝีมือ ศิลปะ อาหาร รวมไปถึงการท่องเที่ยว ทางธรรมชาติ เช่น ทะเล ป่าและอุทยาน

**จังหวัดระนอง :** การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการส่งเสริมสุขภาพ (Eco and Wellness Tourism) นำเสนอความโดดเด่นด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มุ่งส่งเสริมการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพที่มีคุณภาพและน้ำแร่ของพื้นที่

แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวฯ กำหนดวิสัยทัศน์ให้พื้นที่เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก เป็น “Thailand Riviera จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวชั้นนำระดับโลก” และได้กำหนดยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้านพร้อมตัวชี้วัดที่สอดคล้อง ได้แก่

**1) ยุทธศาสตร์ 1 :** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

**ตัวชี้วัด :**

- (1) การเพิ่มจำนวนเครือข่ายเส้นทางท่องเที่ยวที่กระจายในพื้นที่และพื้นที่เชื่อมโยง 20 เส้นทาง
- (2) การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของพื้นที่ ร้อยละ 10
- (3) ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการทรัพยากรที่เพียงพอต่อความต้องการของทุกภาคส่วน
- (4) ร้อยละในการเพิ่มขึ้นของสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนศูนย์อำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยว มีจำนวนเพิ่มขึ้นในแต่ละจังหวัด ๆ ละ 15 แห่ง



2) ยุทธศาสตร์ 2 : การพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันทางการท่องเที่ยวและการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่อย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัด :

- (1) การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวคุณภาพที่เหมาะสมกับขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของพื้นที่ ร้อยละ 10
- (2) การเพิ่มขึ้นของรายได้จากสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ร้อยละ 10 จากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด
- (3) จำนวนแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการใหม่ที่มีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากลที่สอดคล้องกับเป้าหมายทางการท่องเที่ยวของพื้นที่จังหวัดละ 5 แห่ง
- (4) ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวโดยรวม ร้อยละ 90

3) ยุทธศาสตร์ 3 : การพัฒนาและส่งเสริมอัตลักษณ์ทางการท่องเที่ยว การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัด :

- (1) การเพิ่มขึ้นของรายได้ที่เกิดจากสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว ร้อยละ 15
- (2) ชุมชนต้นแบบและโฮมสเตย์ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนมาตรฐานโฮมสเตย์ไทยจังหวัดละ 20 แห่ง
- (3) การเพิ่มขึ้นของรายได้ของชุมชน ร้อยละ 15
- (4) ดัชนีความสุขชุมชนท่องเที่ยวจากการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวชุมชนร้อยละ 80

4) ยุทธศาสตร์ 4 : การส่งเสริมตลาดท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านท่องเที่ยว

ตัวชี้วัด :

- (1) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวคุณภาพ ร้อยละ 10
- (2) ร้อยละของความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการท่องเที่ยวของพื้นที่ ร้อยละ 90

5) ยุทธศาสตร์ 5 : การพัฒนากลไกการบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่และพื้นที่เชื่อมโยง

ตัวชี้วัด :

- (1) การเพิ่มขึ้นของการนำข้อมูลด้านการท่องเที่ยวไปใช้ประโยชน์เพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว 5 ชุดข้อมูล
- (2) จำนวนเครือข่ายการบริหารจัดการการท่องเที่ยวระดับท้องถิ่นครอบคลุมพื้นที่

โดยมีแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก และโครงการเร่งด่วน ที่สามารถรองรับการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ ประกอบด้วย 6 แผนงานหลัก คือ

- 1) แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว มีเป้าหมายที่จะพัฒนาระบบการขนส่งและการเชื่อมโยงที่สามารถสร้างการเข้าถึงสู่การเป็นศูนย์กลาง (Hub) และการกระจายนักท่องเที่ยวทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เพื่อรองรับการขยายตัวทั้งในระดับเมืองรวมไปถึงการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว ความปลอดภัย มาตรฐานและสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จำนวน 5 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 600 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 2.1-5

ตารางที่ 2.1-5 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การพัฒนาเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเลียบชายหาด	150	กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
การปรับปรุงทัศนียภาพสถานีรถไฟและทัศนียภาพสองข้างทาง	100	การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
การยกระดับจุดผ่านแดนเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว	50	กองตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงการต่างประเทศ
การพัฒนาขีดความสามารถของสนามบินเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	150	กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
โครงการการพัฒนาท่าเรือยอร์ชหรือท่าเทียบเรือมารีน่า	150	กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ที่มา : ที่ปรึกษา , 2566

- 2) แผนงานการฟื้นฟู พัฒนา และยกระดับแหล่งท่องเที่ยว มีเป้าหมายการยกระดับขีดความสามารถของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวในพื้นที่เพื่อสร้างแรงดึงดูดทางการท่องเที่ยว และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่มีมาตรฐานในระดับสากลสามารถรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพทุกกลุ่ม รวมไปถึงการพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ทุกระดับ จำนวน 6 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 430 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 2.1-6

ตารางที่ 2.1-6 แผนงานการฟื้นฟู พัฒนา และยกระดับแหล่งท่องเที่ยว

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การออกแบบยกระดับหาดและการปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อเป็นจุดหมายปลายทางหลักการท่องเที่ยว	150	กรมการท่องเที่ยว

การออกแบบเพื่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้แนวคิดเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design)	120	กรมการท่องเที่ยว
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี	40	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดเพชรบุรี
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	40	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร	40	การรถไฟแห่งประเทศไทย
การออกแบบและพัฒนาพื้นที่กิจกรรมเชิงสาธารณะ (Public Space) เพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	40	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดระนอง

ที่มา : ที่ปรึกษา , 2566

- 3) **แผนงานการส่งเสริมการลงทุน** มีเป้าหมายการกำหนดแนวทางการส่งเสริมการลงทุนและการขยายการลงทุนที่สอดคล้องต่อการพัฒนาสู่การเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวชั้นนำ เช่น โรงแรม 5 ดาว สปาที่มีมาตรฐาน แหล่งท่องเที่ยวใหม่ สวนสนุก ศูนย์แสดงสินค้าและนิทรรศการและธุรกิจที่สามารถดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงพื้นที่และเกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ จำนวน 1 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 20 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-7

ตารางที่ 2.1-7 แผนงานการส่งเสริมการลงทุน

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุน และสิทธิประโยชน์ ธุรกิจเป้าหมายในพื้นที่ไทยแลนด์เวียร์	20	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- 4) **แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน** มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมอัตลักษณ์ทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ในภาพรวมและพื้นที่ในระดับจังหวัด อำเภอและชุมชนที่มีศักยภาพ การเสริมสร้างคุณค่าและมูลค่าบนฐานของอัตลักษณ์ในระดับต่าง ๆ การส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชน (CBT) ภายใต้แนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จำนวน 3 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 95 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-8

ตารางที่ 2.1-8 แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
ชุมชนต้นแบบการท่องเที่ยวและการเป็นเจ้าบ้านที่ดี	40	กรมการท่องเที่ยว
พัฒนาโฮมสเตย์และการส่งเสริมมาตรฐานโฮมสเตย์	35	กรมการท่องเที่ยว
การพัฒนามัคคุเทศก์ท้องถิ่นและนักสื่อความหมาย	20	กรมการท่องเที่ยว

- 5) แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่ มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวชั้นนำระดับโลก กำหนดตลาดเป้าหมายทางการท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพ การส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวภายในพื้นที่และการเชื่อมโยงในทุกๆ ระดับ จำนวน 5 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 145 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-9

ตารางที่ 2.1-9 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
การส่งเสริมกลุ่มตลาดคุณภาพ	35	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวและเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว	15	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การจัดงานเทศกาลและงานมหกรรมระดับนานาชาติ	40	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์เพื่อเป็นเจ้าภาพการจัดงานระดับโลก	35	สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ
การจัดกิจกรรมกีฬาระดับนานาชาติ	20	การกีฬาแห่งประเทศไทย

- 6) แผนงานบริหารจัดการการท่องเที่ยว มีเป้าหมายการกำหนดกลไกการบริหารจัดการที่เหมาะสมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว สร้างความร่วมมือและเครือข่ายและการกำหนดรูปแบบการสร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวในพื้นที่ จำนวน 2 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 42 ล้านบาท แสดงดังตารางที่ 2.1-10

ตารางที่ 2.1-10 แผนงานส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวและการสร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ใหม่

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
โครงการการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและบริการในรูปแบบ Big Data	30	สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
โครงการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการจัดทำแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera)	12	สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ที่มา : ที่ปรึกษา , 2566

นอกจากนี้ยังมีแผนงานตามยุทธศาสตร์ระยะกลาง 19 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 1,310,000,000 บาท และแผนงานตามยุทธศาสตร์ระยะยาวอีก 10 แผนงาน งบประมาณทั้งสิ้น 405,000,000 บาท โดยโครงการภายใต้แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวมีขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) โครงการพัฒนาเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางเลียบชายหาด เป็นโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาเส้นทางเพื่อการดำเนินการพัฒนาเส้นทางสำหรับการท่องเที่ยว ที่อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัยและความเหมาะสมของพื้นที่ โดยให้ความสำคัญต่อการความสะดวกสบายในการเดินทาง และรวมถึงการสื่อความหมาย โครงการนี้ได้กำหนดพื้นที่เพื่อการพัฒนา ครอบคลุมพื้นที่เป้าหมาย จำนวน 4 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 21 แห่ง ได้แก่
  - 1.1) ถนนสายเข้าน้ำตกบกกกราย อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง
  - 1.2) บ้านคลองโคน - บ้านบางตะบูน อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี
  - 1.3) บ้านท่าม่วง - บ้านบางเบ็ด อำเภอสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.4) บ้านสระน้อย - ชายหาดน้ำปราณ อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.5) ปากทางบ้านทุ่งมะเเมา - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.6) เพชรเกษม - สถานีรถไฟทุ่งประดู่ อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.7) สถานีรถไฟทุ่งประดู่ - วัดทับสะแก อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.8) แยกทางหลวงหมายเลข 4 - บ้านกรูด อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.9) แยกทางหลวงหมายเลข 3201 - บ้านบางจาก อำเภอประทิว จังหวัดชุมพร
  - 1.10) สายบ้านบางคอย - บ้านทุ่งคาคอย อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
  - 1.11) แยกทางหลวงหมายเลข 4001 - บ้านโพธิ์แบะ อำเภอประทิว จังหวัดชุมพร
  - 1.12) แยกทางหลวงหมายเลข 4198 - เทศบาลปากน้ำหลังสวน อำเภอทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร
  - 1.13) แยกทางหลวงหมายเลข 4098 - บ้านหาดทรายรี-บ้านมัทรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
  - 1.14) ถนนเพชรเกษม - อุทยานวิทยาศาสตร์ห้วยกอ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.15) ชายหาดปากน้ำปราณ - บ้านหนองบัว อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.16) แยกทางหลวงหมายเลข 4 (กม.254) - บ้านบ่อนอก เลียบชายหาดพุน้อย
  - 1.17) บ้านหนองบัว - บ้านเขากะโหลก อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.18) บ้านกรูด - บ้านกลางอ่าว อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 1.19) แยกทางหลวงหมายเลข 41 - บ้านหนองทองคำ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
  - 1.20) แยกทางหลวงหมายเลข 41 - บ้านคลองชุม อำเภอเมือง อำเภอสวี จังหวัดชุมพร
  - 1.21) อ่าวทุ่งซาง - หมู่ 5 บ้านบางจาก อำเภอปะทิว จังหวัดชุมพร
- 2) โครงการการปรับปรุงทัศนียภาพสถานีรถไฟและทัศนียภาพสองข้างทาง เป็นการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาบนพื้นฐานของอัตลักษณ์ในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการนำภูมิทัศน์วัฒนธรรมไปต่อยอดในการส่งเสริมภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของพื้นที่ และการอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรมท้องถิ่น และเพื่อก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกด้านอุปสงค์ทางการท่องเที่ยวและผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ โครงการนี้กำหนดสถานีรถไฟพื้นที่เป้าหมายเพื่อการพัฒนา 4 แห่ง ดังนี้

- 2.1) สถานีรถไฟเพชรบุรี แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “ถิ่นวัฒนธรรมเมืองเพชร” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่ 3 มิติหลัก คือ (1) งานช่างและศิลปแห่งชาติ (2) ศิลปะและการแสดง และ (3) วิถีชีวิตและประเพณี
- 2.2) สถานีรถไฟหัวหิน แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “The Royal Memorable” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่หัวหิน
- 2.3) สถานีรถไฟปราณบุรี แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “ปราณบุรี” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่วิถีชีวิตปากน้ำปราณบุรี
- 2.4) สถานีรถไฟประจวบคีรีขันธ์ แนวคิดสถานีที่นำเสนอ “สับประรด” นำเสนอสิ่งที่น่าสนใจในพื้นที่และด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความโรแมนติก อบอุ่นและปลอดภัย
- 3) โครงการยกระดับจุดผ่านแดนเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นการยกระดับจุดผ่านแดนเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว พัฒนาเส้นทางขนส่งและด่านชายแดน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ กำหนดแนวทางมาตรการ ระเบียบการเข้าเมืองเพื่อโอกาสทางการท่องเที่ยว และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการการตรวจคนเข้าเมือง โครงการนี้ได้กำหนดด่านตรวจคนเข้าเมืองที่เป็นพื้นที่เป้าหมายเพื่อการพัฒนาจำนวน 2 แห่ง ดังนี้
  - 3.1) ด่านตรวจคนเข้าเมืองสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 3.2) ด่านตรวจคนเข้าเมืองระนอง จังหวัดระนอง
- 4) โครงการพัฒนาขีดความสามารถของสนามบินเพื่อรองรับการท่องเที่ยว เป็นการกำหนดแนวทางการยกระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรขนส่ง โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญของขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งทางอากาศเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการทั้งในระยะสั้น และระยะยาว กำหนดแผนพัฒนาเชิงกายภาพสนามบินในด้านที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการกำหนดแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการบริการ โครงการนี้ได้กำหนดพื้นที่สนามบินเป้าหมายเพื่อการพัฒนา 3 แห่ง ดังนี้
  - 4.1) ท่าอากาศยานหัวหิน ตำบลบ่อฝ้าย อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  - 4.2) ท่าอากาศยานชุมพร อำเภอปะทิว จังหวัดชุมพร
  - 4.3) ท่าอากาศยานระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง
- 5) โครงการพัฒนาท่าเรือออร์ชหรือท่าเทียบเรือมารีน่า การศึกษาความเป็นไปได้เชิงลึกเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือมารีน่า ภายใต้กรอบแนวคิดหลัก คือ การอนุญาตให้เจ้าของเรือออร์ชที่เข้ามาท่องเที่ยวและพำนักอยู่ในไทย สามารถประกอบการให้เช่าเรือของตนได้ไม่เกิน 1 ปี ตามหลักเกณฑ์ในกฎหมายเรือไทย รวมทั้งการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการท่าเทียบ

เรือ และการทบทวนแนวทางการส่งเสริมการลงทุนให้ทบทวนการให้สิทธิประโยชน์หลักคือ ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปี โดยกำหนดทำเทียบเรือมารีน่าเป้าหมายเพื่อการพัฒนา 3 แห่ง ดังนี้

- 5.1) ทำเทียบเรือมารีน่าคลองวาท จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 5.2) ทำเทียบเรือมารีน่าทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร
- 5.3) ทำเทียบเรือมารีน่าอำเภอเมือง จังหวัดระนอง

### 2.1.13 แผนแม่บทการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของกลุ่มจังหวัดอันดามัน

จากนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญที่ต้องนำมาใช้ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศของภาคใต้ฝั่งอันดามันที่สำคัญดังรายละเอียดต่อไปนี้

- 1) การสร้างสังคมเป็นธรรมและเป็นสังคมที่มีคุณภาพทุกคนมีความมั่นคงในชีวิตได้รับการคุ้มครองทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมมีโอกาเข้าถึงทรัพยากรและกระบวนการยุติธรรมอย่างเสมอภาคทุกภาคส่วนได้รับการเสริมพลังให้สามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาภายใต้ระบบบริหารจัดการภาครัฐที่โปร่งใสเป็นธรรม
- 2) การส่งเสริมการนำความคิดสร้างสรรค์และภูมิปัญญาสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน ปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและการบริโภคให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พร้อมสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
- 3) การเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยวทั้งระบบในการแข่งขันและเสริมสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศให้มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น
- 4) การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานรวมทั้งเพิ่มพื้นที่ป่าไม้เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศ
- 5) การพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณสุขปโภคระหว่างประเทศพื้นที่ รองรับการท่องเที่ยวของฝั่งอันดามันและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวฝั่งอันดามันกับพื้นที่ 8 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ได้แก่ สงขลา ปัตตานี นราธิวาส ยะลา สตูล ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช
- 6) เสริมสร้างความร่วมมือต่าง ๆ ตลอดจนสนับสนุนการดำเนินงานของภาคเอกชนในการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของกรอบความร่วมมือให้กระชับ และเน้นไปสู่การปฏิบัติได้จริงของพื้นที่สะพานเศรษฐกิจในแต่ละประเทศเพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่สนับสนุนและกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่
- 7) การพัฒนาให้ฝั่งอันดามันเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อเสริมสร้างประโยชน์ร่วมกันด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการให้ความช่วยเหลือระหว่างกันประเทศกลุ่ม BIMSTEC

- 8) การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นความสำคัญกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันความเสื่อมโทรมของพื้นที่จากการท่องเที่ยว และเร่งรัดดำเนินมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายป่าไม้และพื้นที่ต้นน้ำลำธารสำหรับพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติควรมีการจัดทำเครื่องมือ เพื่อการเตือนภาวะความเสื่อมโทรมของพื้นที่ เช่น การศึกษาขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว เป็นต้น
- 9) เร่งรัดพัฒนาสิ่งแวดล้อมเมืองในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของชุมชนเมืองศูนย์กลางและเมืองชายแดน โดยเน้นการจัดการขยะมูลฝอย ระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดหาพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ การรักษาพื้นที่ริมแม่น้ำมิให้เกิดการรुक้าโดยการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมควบคู่ไปกับการใช้มาตรการทางผังเมืองทุกระดับ
- 10) การสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมพณิชยนาวิ เพื่อเปิดประตูการค้ากับประเทศฝั่งทะเลอันดามัน และอ่าวไทยนำประเทศเข้าสู่โครงข่ายการค้าโลก พร้อมพัฒนาทำเลที่เหมาะสมในการลงทุน โดยมีองค์ประกอบของการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ
- 11) ยกระดับสามารถสร้างรายได้อย่างเต็มศักยภาพและยั่งยืนโดยรักษาความมีชื่อเสียงและเพิ่มมนต์เสน่ห์แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลในกลุ่มจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยเฉพาะการเพิ่มบทบาท “ICT City” ของจังหวัดภูเก็ตสู่การเป็น “ฐานอุตสาหกรรมความรู้” รวมทั้งการพัฒนา กิจกรรม Mice และ Marina เพื่อเสริมบทบาทด้านการเป็น “เมื่อนันทนาการ” (Leisure Polis) เพื่อเพิ่มจุดขายแก่กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้สูง (High-End) รวมทั้งการพัฒนาจังหวัดพังงาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแบบ Long Stay และจังหวัดกระบี่เป็น แหล่งท่องเที่ยวอนุรักษ์คุณภาพสูง ด้วยการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ให้เพียงพอและได้มาตรฐานโดยเฉพาะระบบประปา ระบบขนส่งสาธารณะ และการควบคุมมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- 12) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและมาตรฐานการบริการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสุขภาพเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มตามกระแสการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ซึ่งสามารถส่งเสริมให้ชุมชนหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาบริการในประเภทที่ไม่เน้นเชิงพาณิชย์มากเกินไปเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพกับจังหวัดระนอง
- 13) การพัฒนาการคมนาคมขนส่ง โดยเน้นนโยบายการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงสู่นานาชาติเพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดกระบี่ ประกอบด้วยพัฒนาท่าเรือ น้ำลึกฝั่งอันดามัน และระบบการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารสินค้าและบริการในลักษณะขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศและเป็นประตูการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 14) การรักษาความมีมนต์เสน่ห์ของความเป็น “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล (Andaman Paradise) บริเวณภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ให้สามารถสร้างรายได้อย่างยั่งยืน โดยการพัฒนาระบบพื้นฐานและสิ่ง



- อำนวยความสะดวกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน เช่น การพัฒนาถนน 4 ช่องจราจร ช่วงชุมพร-ระนอง-พังงา/กระบี่-ตรัง และการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดขยะมูลฝอยและน้ำเสียบริเวณเกาะภูเก็ต เกาะพีพี การจัดหาแหล่งน้ำและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น
- 15) การเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการพื้นฐานด้าน ICT เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรม Software รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการด้านการแพทย์และการพยาบาลตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวกลุ่ม MICE และ Marina โดยมีศูนย์กลางที่เกาะภูเก็ต
  - 16) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลและบนบก เช่น น้ำตก ถ้ำ และแหล่งนิเวศธรรมชาติแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา เป็นต้น ให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และการพัฒนาให้เชื่อมโยงกับศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักของพื้นที่เพื่อเพิ่มความหลากหลายและกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง
  - 17) การพัฒนาบุคลากรรองรับการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการและการสร้างความแตกต่างโดยใช้เอกลักษณ์วัฒนธรรมไทยและภูมิปัญญาท้องถิ่นมาพัฒนาเพิ่มคุณค่าด้านการท่องเที่ยว
  - 18) การพัฒนาการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับ Carrying Capacity เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญๆ เช่น เกาะภูเก็ต เกาะพีพี เป็นต้น
  - 19) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว ตลอดจนถึงสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ให้มีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากล
  - 20) การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพ มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนสร้างความสมดุลระหว่างการใช้ประโยชน์ทรัพยากรท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมสังคม และวิถีชีวิตของชุมชน
  - 21) การเตรียมความพร้อมของภาคบริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวให้มีความพร้อมในการรองรับการเปลี่ยนแปลง และมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ
  - 22) การสร้างความเชื่อมั่นและส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ
  - 23) การบูรณาการงานด้านการท่องเที่ยวให้มีเอกภาพ ลดความซ้ำซ้อนของภารกิจ

## 2.1.14 แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning)

### เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

#### ภาพรวมการท่องเที่ยวและแนวโน้มการตลาดการท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) องค์การที่ทำหน้าที่ในการพัฒนาการท่องเที่ยวได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของโลกว่า การท่องเที่ยวได้มีอัตราการเติบโตไปในทิศทางที่สูงขึ้นมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2555 โดยทวีปที่ได้รับนิยมสูงสุดในการเดินทางท่องเที่ยว คือ ทวีปยุโรป รองลงมา คือ เอเชียหรือเอเชียแปซิฟิก สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Travel) ได้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น

ร้อยละ 4 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Tourist) เพิ่มมากถึง 1,035 ล้านคน ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่สูงกว่าการคาดการณ์แนวโน้มในระยะยาว 10 ปี (ปี 2553-2563) ว่า จะขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.8 นอกจากนี้ ยังพบข้อมูลว่า ในปีพ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา คือ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ยังคงเป็นอุตสาหกรรม หลักที่มีส่วนสำคัญในการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โดยในปีนี้มีนักท่องเที่ยวเดินทางทั่วโลกมากถึง 1,087 ล้านคน เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 1,159 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และจากการคาดการณ์ของ UNWTO ว่า ใน ปี พ.ศ. 2573 จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางทั่วโลกมากถึง 1,800 ล้านคน อย่างไรก็ตาม ในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญได้ เผชิญกับปัญหาภายในประเทศทั้งปัญหาความรุนแรงที่มีผลมาจากการเมือง และภัยพิบัติทางธรรมชาติเช่น ความขัดแย้งในประเทศอียิปต์ที่ส่งผลให้ยอดขายลดลงอีกครั้งตั้งแต่ช่วงไปไม่ร่วง ทั้งนี้เหตุการณ์ในซีเรียก็ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้รับความเสียหายเกือบทั้งหมด รวมไปถึงเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองใน ประเทศไทยและตุรกีที่อาจจะยังไม่ได้ส่งผลกระทบต่อยอดขายอย่างชัดเจน ส่วนตลาดท่องเที่ยวของกรีซ ได้กลับมาเติบโตเป็นอย่างมากอีกครั้งในปี 2013 หากพิจารณาข้อมูลเจาะลึกลงไป ในสถานการณ์การท่องเที่ยวของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกก็พบว่า มีการขยายตัว อย่างเข้มแข็งมาโดยตลอดเช่นกัน โดยมีการเพิ่มขึ้นสูงสุดถึงร้อยละ 7 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของสมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (PATA) ที่ได้ให้ข้อมูลว่าในปี พ.ศ. 2555 นี้มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จะเดินทางเข้าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคที่ขยายตัวได้ดีที่สุด คือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 8

การท่องเที่ยวของประเทศไทย และหน่วยงาน PATA ได้นำเสนอข้อมูลว่าประเทศไทย จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวแบบขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2554 ที่ผ่านมา ซึ่งอัตราการขยายตัวทางด้านจำนวนนักท่องเที่ยว สำหรับกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่ ได้แก่ กลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ 6.24 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.52 กลุ่มประเทศอาเซียน 6.25 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.78 และกลุ่มยุโรป 5.61 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.12 และกลุ่มตลาดที่มีขนาดกลาง-เล็ก ได้แก่ กลุ่มภูมิภาคเอเชียใต้ 1.28 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.36 กลุ่มภูมิภาคอเมริกา 1.08 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.40 กลุ่มภูมิภาคโอเชียเนีย 1.04 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.13 กลุ่มภูมิภาคตะวันออกกลาง 0.60 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.58 และกลุ่มภูมิภาค แอฟริกา 0.16 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.36

ถึงแม้ว่าสถานการณ์ความไม่แน่นอน ทั้งจากปัญหาการเมือง ปัญหาผู้ก่อการร้าย ปัญหาที่เกิดภัยธรรมชาติ ของเมืองท่องเที่ยวที่มีความเสี่ยง ปัญหาโรคระบาด และการปรับตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น ตลอดจนความไม่แน่นอนในด้านเศรษฐกิจ และการเมืองของหลายประเทศทั่วโลกล้วนแต่เป็นปัจจัยลบต่อการท่องเที่ยวและการเปลี่ยนแปลง ของชีวทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ทำให้นักท่องเที่ยวจีนออกเดินทางท่องเที่ยวทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยเป็น จำนวนมากส่งผลต่อการปรับตัวของธุรกิจในการท่องเที่ยวทั่วโลกเพื่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อย่างไรก็ตามแนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่ององค์การการท่องเที่ยวโลก (United Nations World Tourism Organization : UNWTO) คาดการณ์

ว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางระหว่างประเทศทั่วโลก เพิ่มขึ้นร้อยละ 3-4 ในทุกปี โดยมีประเทศจีนเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวของโลก องค์การการท่องเที่ยวโลก ประเมินการว่าภายในปี พ.ศ. 2563 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวถึง 1,561 ล้านคน โดยมีอัตราการเติบโต ของจำนวนนักท่องเที่ยวเฉลี่ยร้อยละ 4.1 ต่อปีและสูงมากถึง 1,800 ล้านคนในปี พ.ศ. 2573 จากการเปลี่ยนแปลงของภาวะทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่ทันสมัยในยุคปัจจุบัน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาการท่องเที่ยวและแนวโน้มทางการท่องเที่ยวอย่างมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโดยตรงข้อมูลจากการวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงของความต้องการ และพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน พบว่า มีการปรับเปลี่ยนไปตามสภาพเศรษฐกิจส่งผลให้นักท่องเที่ยวใช้จ่าย ด้านการท่องเที่ยวอย่างระมัดระวัง กลุ่มนักท่องเที่ยว และเส้นทางการเลือกเดินทางท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจะคำนึงถึงคุณค่า (Value) มากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจด้านการท่องเที่ยว มีการใช้กลยุทธ์ด้านราคาเพื่อถึงความสนใจของตลาดนักท่องเที่ยวมากขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวมีทางเลือกในการเลือกจุดหมายปลายทางมากขึ้น ใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจน้อยลงในการจองและซื้อสินค้าและบริการท่องเที่ยว ก่อนการเดินทางนิยมเดินทางท่องเที่ยวระยะใกล้ โดยอาจเลือกเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศหรือภายในภูมิภาคเดียวกันมากขึ้น นักท่องเที่ยวยังมีแนวโน้มที่สนใจการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงศาสนา และท่องเที่ยวเชิงกีฬามากขึ้นส่งผลให้การท่องเที่ยวแบบสนใจพิเศษมีการขยายตัวมากขึ้น ประกอบการนักท่องเที่ยวในอนาคตที่มีแนวโน้มที่จะเรียนรู้และได้รับประสบการณ์ที่แตกต่างในการท่องเที่ยวแต่ละครั้ง เข้าถึงแก่นแท้ของวิถีชีวิตและวัฒนธรรม รวมทั้งต้องการสัมผัสธรรมชาติที่บริสุทธิ์ เน้นกิจกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

สำหรับแนวโน้มของกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่จะขยายตัวมากขึ้น คือ กลุ่มชนชั้นที่มีเงินในประเทศในกลุ่ม BRICs (Brazil, Russia, India, China) มีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ ตัวอย่างเช่น คาดว่าร้อยละ 40 ของประชาชนจีน จะมีรายได้สูงถึง 634,795-1,269,625 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2563 (สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2551) และขนาดเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICs จะมีขนาดเท่ากับเศรษฐกิจกลุ่มประเทศ G7 ได้ ในช่วงปี 2583-2593 จึงเป็นตัวเลขของกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจอย่างมาก

ดังนั้นในการวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวประเทศไทย จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาถึงแนวโน้มทิศทางทางการตลาดท่องเที่ยวให้ชัดเจน เพื่อการกำหนดทิศทางการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการและพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของนักท่องเที่ยวหรือผู้บริโภคกลุ่มทางการตลาดที่เป็นกลุ่มใหญ่ที่สำคัญ ได้แก่

- 1) กลุ่มผู้เดินทางเข้ามาทำงานในเมืองใหญ่ส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 20-40 ปีจะนิยมเดินทางมากขึ้น โดยการเดินทางดังกล่าวจะมาแบบทำธุรกิจและพักผ่อนระยะสั้นมาก สำหรับธุรกิจ

- ที่จะตอบโจทย์ คนกลุ่มนี้ได้ คือ สายการบินต้นทุนต่ำ และโรงแรมแบบประหยัด Budget Hotel เป็นต้น
- 2) กลุ่มผู้บริหารในองค์กรภาคธุรกิจและกลุ่ม MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions) เป็นกลุ่มเป้าหมายใหม่ที่มีโอกาสและศักยภาพมาก และเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ ซึ่งประเทศหรือพื้นที่ ที่จะเตรียมตัวในการรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จำเป็นต้องเร่งพัฒนานโยบาย และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่พร้อมจะรองรับ โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 18 ต่อปี และสร้างรายได้เข้าประเทศ มากกว่านักท่องเที่ยวทั่วไปโดยเฉลี่ย 2-3 เท่า
  - 3) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นผู้สูงอายุก็เป็นอีกกลุ่มตลาดที่มีความสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจาก ในปี พ.ศ. 2563 คาดการณ์ว่าจะมีผู้สูงอายุ (อายุ 60-65 ปี) เพิ่มขึ้นเป็นสามเท่า ของปัจจุบันหรือประมาณ 700 ล้านคน โดยเฉพาะประชากรจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น เยอรมัน ฝรั่งเศส อังกฤษ เป็นต้น นอกจากนี้ กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มคนโสด โดยเฉพาะเพศหญิงจะเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญมากขึ้น ในช่วง 5 ปี ซึ่งส่วนใหญ่มาจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งกลุ่มนี้ถือเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่มีความเต็มใจจะซื้อ เพื่อความพึงพอใจสูงแนวโน้มการเติบโตของกลุ่มผู้สนใจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพเองก็มีมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น สำหรับกลุ่ม ผู้รักสุขภาพจากภูมิภาคเอเชีย ก็นับว่ามีอัตราสูงอย่างต่อเนื่องประมาณร้อยละ 20 และ ร้อยละ 28

สำหรับสถานการณ์ด้านการรวมกลุ่มกันของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของการท่องเที่ยวเช่นกัน อาทิ ผลจากการรวมกลุ่มกันของประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นยุโรปหรือ อาเซียนส่งผลต่อการรวมกลุ่มด้านการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นปัจจัยที่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ต้องเร่งพิจารณา และปรับตัว โดยในการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศและพันธกรณีต่าง ๆ ทำให้ไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน กล่าวคือ การรวมกลุ่ม ทางเศรษฐกิจ การจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศและพันธกรณีต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้ จัดทำก่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย เงินทุน บุคลากร สินค้า และบริการระหว่างภูมิภาคได้อย่างคล่องตัว และเป็น โอกาสให้ประเทศไทยสามารถดำเนินนโยบายการค้าเชิงรุก และการขยายตลาดนักท่องเที่ยวได้เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการเปิดเสรีประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 จะช่วยเพิ่มโอกาสในอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวให้แก่ประเทศไทยขณะเดียวกัน ก็อาจเกิดผลกระทบต่อไทยหากไม่สามารถเตรียมความพร้อมรองรับ การเปิดเสรีที่ดีพอ ปัจจุบันประเทศไทยมีข้อผูกพัน ในภาคการค้าบริการภายใต้ความตกลงการค้าเสรีทั้งใน ระดับพหุภาคีระดับภูมิภาค และระดับทวิภาคี โดยความตกลง ภาคการค้าบริการที่อยู่ระหว่างการเจรจามี ทั้งหมด 9 ความตกลงส่วนความตกลงภาคการค้าบริการที่มีผลบังคับใช้แล้ว กับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ประกอบด้วยความตกลงในระดับพหุภาคี ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ระดับภูมิภาค ได้แก่ กรอบความตกลงการค้าบริการในกลุ่มอาเซียน (AFAS) ระดับทวิภาคี ได้แก่ ความตกลง หุ้นส่วน เศรษฐกิจไทย - ญี่ปุ่น (JTEPA) และความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) โดยการรวมกลุ่ม ดังกล่าว ส่งผลต่อ

การพัฒนาการท่องเที่ยว และการตลาดการท่องเที่ยวแล้วนั้น ยังส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาบุคลากร แรงงาน และระเบียบข้อกฎหมายที่จะเอื้อต่อการท่องเที่ยวร่วมกันซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อม และศักยภาพของแต่ละประเทศในกลุ่มด้วย

ปัจจัยสำคัญอีกประการนอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และการรวมกลุ่ม ประเทศแล้วนั้น สิ่งที่จะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของโลก คือ การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศโลก และโรคระบาด ที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้น รวมไปถึงภาวะทางเศรษฐกิจ การก่อการร้ายและภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ตลอดจน การเปลี่ยนอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี ส่งผลอย่างมากต่อการปรับตัวและการเปลี่ยนแปลงทางการท่องเที่ยว อาทิ ประเทศเวียดนามกำลังจะลงทุน 7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อสร้างสนามบินใหม่ โดยจะรับผู้โดยสารได้ถึง 100 ล้านคน รัฐบาลของสหรัฐอเมริกาจะลงทุนรวมทั้งสิ้น 17.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อสร้าง Theme Park เรียกว่า “ดูไบแลนด์” ซึ่งเป็นทั้งดินแดนไดโนเสาร์ โดมหิมะ และดินแดนอวกาศ จากสาเหตุดังกล่าว ส่งผลให้พฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไป ด้วยโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มที่ใส่ใจกับสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดรูปแบบและการบริการทางการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เติบโตขึ้นในประเทศต่าง ๆ ของโลกรวมถึงประเทศไทย

จากข้อมูลยังพบว่า ในปี พ.ศ. 2556 มีการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในต่างประเทศเติบโต เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 หรือมีจำนวน 952 ล้านคน และมีจำนวนคืนพัก (Overnight Stay) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เช่นกัน หรือมีจำนวน 7.6 พันล้านคืน และนับเป็นครั้งแรกในปีที่จำนวนคืนพักเฉลี่ยของการเดินทางระหว่างประเทศ น้อยกว่า 8 คืน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 หรือมีมูลค่า 989 พันล้านยูโร และในปี 2014 จะเห็นได้ว่าการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากประเทศที่พัฒนาแล้วจะเติบโตมากกว่า ตลาดใหม่ที่ตลาดการท่องเที่ยวมีการเติบโตเป็นอย่างมากในปี 2013 โดยนักท่องเที่ยว จากกลุ่มตลาดใหม่ในเอเชีย จะเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 8 ในขณะที่ตลาดนักท่องเที่ยวจากยุโรปและอเมริกาเหนือจะเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 และ 3 ตามลำดับ ทั้งนี้สื่อสังคมออนไลน์จะเข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยทุกวินาทีนักท่องเที่ยว ยูโรจะเข้าไปมีส่วนร่วมในสื่อดังกล่าวและนักท่องเที่ยวยุโรปร้อยละ 16 ใช้สื่อสังคมออนไลน์ในการหาข้อมูล ทางการท่องเที่ยวเพื่อวางแผนการเดินทางตลอดจนใช้สื่อข้างต้นระหว่างการเดินทาง (สถิติจากIPK International : 2013) (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2556)

สำหรับประเภทการเดินทางพบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวเยอรมัน ที่เดินทางท่องเที่ยวในต่างประเทศเติบโต เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 หรือมีจำนวน 54.8 ล้านคน/ครั้ง ในขณะที่การเดินทางภายในประเทศเติบโตเพียงร้อยละ 3 หรือ 98.6 ล้านคน/ครั้ง ซึ่งทำให้เห็นได้ว่านักท่องเที่ยวเยอรมันมีแนวโน้มท่องเที่ยวในต่างประเทศมากกว่า โดยแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมได้แก่ ออสเตรีย ที่ครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 17 ตามมาด้วยสเปนและอิตาลีด้วยส่วนแบ่ง ตลาดร้อยละ 16 และ 12 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีตุรกี (8%) เนเธอร์แลนด์ (6%) ฝรั่งเศส (6%) โดยมีเพียง อิตาลีเพียงประเทศเดียวที่มีอัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวเยอรมันลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1 ส่วน แหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมภายในประเทศยังคงเป็นบาวาเรียเป็นปีที่สองติดต่อกัน

จากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศขององค์การการท่องเที่ยวโลก(United Nations World Tourism Organization) พบว่า ประเทศที่ได้รับความนิยมจากการนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2556 ยังคงเป็นฝรั่งเศสเช่นเดิม สำหรับข้อมูลที่น่าสนใจคือ ประเทศทางเอเชียได้รับความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยว มากขึ้นโดยเฉพาะจีน รวมถึงประเทศไทยด้วยหากพิจารณาถึงรายได้พบว่า ประเทศที่ได้รับรายได้สูงสุดจากการท่องเที่ยว คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับประเทศไทยเป็นประเทศลำดับ 10 ของโลกที่มีนักท่องเที่ยวระหว่าง ประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นอันดับ 7 ของโลก

**ศักยภาพด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขต  
อันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดระนอง จังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล**

โดยมีทำเลที่ตั้งอยู่ทางฝั่งทะเลอันดามัน มีชายแดนติดประเทศมาเลเซียที่จังหวัดสตูล

**ทิศเหนือ** ติดจังหวัดสุราษฎร์ธานี และระนอง

**ทิศตะวันออก** ติดทะเลเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

**ทิศใต้** ติดทะเลอันดามัน ทะเลอันดามัน และประเทศมาเลเซีย

**ตะวันตก** ติดทะเลอันดามัน

**สรุปภาวะเศรษฐกิจระดับจังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน จังหวัดภูเก็ตกระบี่ พังงา ตรัง  
และสตูล**

ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ โดยมีเกาะภูเก็ตเป็นศูนย์กลาง มีแหล่งนิเวศน์ป่าชายเลนและนิเวศน์ธรรมชาติป่าเขาในจังหวัดพังงา – กระบี่ - ตรัง และแหล่งน้ำแร่ธรรมชาติในจังหวัดระนองที่เป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา ส่วนการผลิตภาคการเกษตรมีจังหวัดกระบี่เป็นแหล่งปลูกปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม ดังนั้น การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ต้องเชื่อมโยงภาคเกษตรและภาคบริการให้เป็นภาพกลุ่มจังหวัดอันดามันและทุกจังหวัดได้ประโยชน์ โดยพุ่งเป้าสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ แนวคิดในการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกัน คือ ร่วมกัน เกื้อหนุน และเชื่อมโยง โดย“หัวใจการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก World Class Beach Destination” คือ การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวอันดามันให้เชื่อมโยงและเกื้อหนุนซึ่งกัน และกัน (Product/Supply) การพัฒนาการตลาดท่องเที่ยวเชิงบูรณาการเพื่อรักษานักท่องเที่ยวเดิมและ เพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยว คุณ ภาพ ( Marketing/Demand) และ การ พัฒ นา ก ล ไ ก การ จั ด ก า ร การท่องเที่ยวกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันร่วมกัน (Product/Supply)

โครงสร้างด้านเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของภาคใต้หรือชายฝั่ง ทะเลอันดามัน ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล โดยลักษณะทางกายภาพของ พื้นที่ประกอบด้วยผืนแผ่นดินและเกาะต่าง ๆ จำนวนมาก ซึ่งนับเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีจุดขายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศและมีชื่อเสียงระดับโลกเป็น Andaman Paradise หรือ มรกตเมืองใต้ ที่มีจุด

ขาด้านการ ท่องเที่ยว คือ หาดทราย ชายทะเล หมู่เกาะ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เช่น ดำน้ำ ปีนผา เป็นต้น มีศักยภาพ ในการพัฒนาเพื่อเพิ่มความหลากหลายของการท่องเที่ยว ได้แก่ แหล่งนิเวศป่าชายเลน และนิเวศธรรมชาติป่าเขาในจังหวัดพังงา - กระบี่ - ตรัง และแหล่งน้ำแร่ธรรมชาติในจังหวัดระนองที่เป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และสปา มีบริการพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลชั้นนำของโลก (World Class) ที่สำคัญ คือ สนามบินนานาชาติ 2 แห่ง ที่กระบี่ และภูเก็ต มีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ และท่าจอดเรือยอร์ช ที่มีความสะดวกและทันสมัยที่ภูเก็ต มีสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรการพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นการเฉพาะในภาพรวมโครงสร้างการผลิตของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันยกเว้นจังหวัดภูเก็ต ยังคงพึ่งพิงภาคการเกษตร เป็นหลัก โดยมีสัดส่วนภาคการเกษตรรวมของกลุ่มจังหวัดสูงถึงร้อยละ 40 ของมูลค่าการผลิตรวม รองลงมา คือ ภาคบริการ ร้อยละ 21 จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดเดียวที่พึ่งพิงภาคบริการเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนภาคบริการรวมสูง ถึงร้อยละ 72 เฉพาะในกลุ่มโรงแรมและภัตตาคารก็มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 39 ของ GPP จังหวัด ในขณะที่มี สัดส่วนภาคการเกษตรเพียงร้อยละ 8 เท่านั้น แต่จังหวัดพังงา กระบี่และตรัง ต่างก็มีสัดส่วนภาคการเกษตร ประมาณครึ่งหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการกสิกรรม โดยเฉพาะยางพาราและปาล์มน้ำมัน ส่วนจังหวัดระนองถึงแม้จะมี สัดส่วน ภาคการเกษตรสูงถึงร้อยละ 47 แต่มูลค่าส่วนใหญ่มาจากการประมงมากกว่าพืชเกษตร โดยทั้ง 4 จังหวัด มีสัดส่วนภาคบริการเป็นอันดับสองรองจากภาคการเกษตร แต่มีสัดส่วนเฉลี่ยเพียง ร้อยละ 10-15 เท่านั้น

ด้วยความแตกต่างของสภาพเศรษฐกิจและศักยภาพในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันจึงมีปัญหาที่หลากหลาย ดังนั้น การกำหนดแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหา ของกลุ่มจังหวัด จึงต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน และต้องครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกพื้นที่ในกลุ่ม จังหวัดมีการแก้ไขปัญหาและพัฒนาในเชิงบูรณาการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงไปในทิศทางเดียวกัน

โครงสร้างด้านสังคมและวัฒนธรรม ภาคใต้ฝั่งตะวันตก ได้แก่ บริเวณจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล สภาพทางภูมิศาสตร์ของบริเวณดังกล่าว ชายฝั่งมักแคบและลึกชัน ชายฝั่งเว้าแหว่งไม่เป็น ระเบียบ มีเกาะแก่งจำนวนมาก มีแม่น้ำเป็นสายสั้น ๆ เหล่านี้เป็นเหตุให้ฐานเศรษฐกิจของชุมชนในภาคใต้ ฝั่งตะวันตกนับแต่ในอดีตไม่เอื้อให้มิบบาททางการค้าและการเกษตร ภาคใต้ฝั่งตะวันตกจึงมีผู้นอนอาศัยอยู่ น้อยกว่าฝั่งตะวันออก แต่ดั้งเดิมนั้น แร่ดีบุกคือทรัพยากรสำคัญของภาคใต้ฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นปัจจัยทำให้ผู้คน และวัฒนธรรมบริเวณนี้พัฒนามาเป็นลำดับจนมีลักษณะโดดเด่นเป็นแหล่งทนายรายได้เป็นจำนวนมากให้แก่ รัฐบาลกลาง แต่เนื่องจากการแปรแร่ดีบุกมาใช้ประโยชน์อยู่เหนือภูมิปัญญาของชาวบ้าน ราษฎรไทยจึงไม่สนใจ การทำกิจการเหมืองแร่ โดยในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3-5 คนจีนที่อยู่ในเมืองป็นัง ไทรบุรี และเมืองใกล้เคียงเริ่มเข้ามาเสี่ยงโชคมากขึ้น การดำเนินกิจการเหมืองแร่ดีบุกเกือบทุกขั้นตอน ทั้งนายเหมือง แรงงาน และการค้าขายแร่ ดีบุกจะมีคนจีนเข้ามาเป็นแกนนำ

แทบทั้งสิ้น รวมทั้งมีการเหมาลำเรือไฟบรรทุกคนจีนเข้ายังมณฑลภูเก็ตในช่วง รศ.122 ด้วย ประชากรจีนเหล่านี้ส่งผลให้โครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรมภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีลักษณะโดดเด่นแตกต่างไปจากภาคใต้ส่วนอื่น ๆ ที่เห็นเด่นชัดคือ วัฒนธรรมด้านภาษาวัฒนธรรมด้านพาณิชยกรรม ระบบความเชื่อประเพณีส่วนครอบครัวและส่วนสังคม ตลอดจนวัฒนธรรมด้านโภชนาการและสถาปัตยกรรม เป็นต้น จากการที่คนจีนขยัน อดทน มุ่งมั่นประกอบอาชีพโดยสุจริตพยายามปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมไทย ทำให้คนจีนจำนวนมากไม่น้อยมีฐานะทางเศรษฐกิจดีมาก ได้สิทธิในการครอบครองที่ดินและทรัพย์สินในท้องถิ่น เช่น ระนอง กระบุรี ตะกั่วป่า พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง ได้ช่วยกันสร้างบ้านแปงเมืองอย่างกว้างขวางในฝั่ง ตะวันตกในเขตที่มีแหล่งแร่อุดมสมบูรณ์และแหล่งธุรกิจแร่ดีบุก ครั้นกิจการเหมืองแร่เริ่มอ่อนตัวลงก็ขยายการลงทุนทำธุรกิจไปยังภูมิภาคอื่น และเมื่อธุรกิจการท่องเที่ยวในเขตจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดใกล้เคียงเริ่มเจริญขึ้น ตระกูลใหญ่ ๆ ทั้งหลายได้หันมาประกอบธุรกิจโรงแรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ดังกล่าว ส่วนคนไทยซึ่งเป็นคนพื้นเมืองแท้ ๆ ในภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีวัฒนธรรมความเป็นอยู่คล้ายกับคนในภาคใต้ฝั่งตะวันออก คือส่วนใหญ่ไม่ นิยมการค้าและการจัดการเชิงธุรกิจ ในปัจจุบันจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีโครงสร้างวัฒนธรรมทั้งในรูปแบบของสังคมเกษตร และวัฒนธรรมทางการท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไปจากสังคมดั้งเดิม เนื่องจากมีโครงสร้างของประชากรที่เปลี่ยนแปลงไป และมีทิศทางการพัฒนาทั้งในส่วนของภาคเกษตร และภาคการท่องเที่ยวตามศักยภาพของแต่ละจังหวัดและอาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ที่มีโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไปจากโครงสร้างเดิมในอดีตมากที่สุด คือ **ทุนทางเศรษฐกิจ ทุนทางกายภาพ ทางด้านทรัพยากรในพื้นที่**

- 1) เป็นแหล่งผลิตสินค้าการเกษตรประเภทยางพาราที่ใหญ่และสำคัญของประเทศไทย รวมทั้งทำให้เกิดธุรกิจแปรรูปที่เกี่ยวข้องเนื่องกับยางพารามากมาย เพราะสภาพดินและอากาศที่เหมาะสมกับการเจริญเติบโตของพืชชนิดนี้แต่ไม่สามารถเจริญเติบโตได้ในทุกพื้นที่ของประเทศไทย ทำให้ผลผลิตที่ได้มีจำนวนมากและคุณภาพดีกว่า ในการปลูกบริเวณพื้นที่อื่น ทำให้เกิดธุรกิจมากมาย เช่น ในภาคการผลิต คือ โรงงานแปรรูปยาง ในด้านการค้าได้เกิดโรงงานหรือกลุ่มคนกลางที่ทำหน้าที่รับซื้อยางพารา ซึ่งเป็นธุรกิจเชื่อมโยงภาค การเกษตรกับภาคการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่ง
- 2) เป็นศูนย์กลางด้านการผลิต แปรรูปและจำหน่ายอาหารทะเลที่มีชื่อเสียงของภาคใต้ เนื่องจากสภาพ ที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดนั้นติดกับพื้นที่ทะเลน้ำเค็ม ทั้งจังหวัดสงขลาและพื้นที่บางส่วนของจังหวัดในกลุ่มนี้ยังมีพื้นที่ติดกับทะเลสาบสงขลา ซึ่งเป็นแหล่งน้ำกร่อยที่สร้างผลผลิตทางการประมงที่สำคัญของภาคใต้ ดังนั้นธุรกิจเกี่ยวเนื่องจากการประมง ตั้งแต่การขนส่งแลกเปลี่ยนคือ แพปลาที่มีจำนวนมากและเป็นแหล่งกระจายสินค้าที่สร้างรายได้ให้คนในพื้นที่และเป็น



แหล่งเริ่มต้นของการดำเนินกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจการฝากแช่แข็ง ธุรกิจการขนส่งระยะไกล เป็นต้น

- 3) มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ภูเขา และน้ำตก ที่มีชื่อเสียง อันเนื่องมาจากสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่มีส่วนทำให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงามและดึงดูดใจ เช่น หาดสมิหลา ทะเลสาบสงขลา (อำเภอเมืองจังหวัดสงขลา) น้ำตกโตนงาช้าง (อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา) ทะเลน้อย (จังหวัดพัทลุง) เกาะหลีเป๊ะ (จังหวัดสตูล)
- 4) ความพร้อมในด้านระบบคมนาคมขนส่งสายหลักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจหลัก โดยเฉพาะท่าอากาศยานหาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของจุดเริ่มต้นและการกระจายของทั้งสินค้าและนักท่องเที่ยวจึงทำให้ธุรกิจทุกประเภทโดยเฉพาะด้านการค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้บริโภคสินค้า และอยู่ในอำเภอหาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจการคมนาคมขนส่ง ธุรกิจที่พักอาศัย ธุรกิจการค้า ธุรกิจการท่องเที่ยว ฯลฯ

#### ทุนทางสังคม

ประชากรส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดนี้ โดยเฉพาะใน 3 จังหวัดชายแดน นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งวิถีการดำรงชีวิตตามหลักศาสนาอิสลามเป็นโอกาสให้มีธุรกิจเฉพาะในการรองรับ ทั้งในด้านของอาหารฮาลาล เครื่องแต่งกาย เป็นต้น ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นการผลิตเพื่อรองรับความต้องการของชาวมุสลิมในภาคใต้เท่านั้น แต่ยังสามารถเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งไปยังตลาดมุสลิมทั่วโลกอีกด้วย โดยส่วนหนึ่งเป็นการเชื่อมโยงกับประเทศ มาเลเซียซึ่งนับถือศาสนาอิสลามเป็นศาสนาประจำชาติ ในส่วนของจังหวัดสงขลา เนื่องจากอำเภอหาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางทางการค้าและธุรกิจหลายประเภท มีความพร้อมในด้านสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในด้านการค้า การลงทุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และมีประชากรเข้ามาอาศัยอยู่จำนวนมาก และ ส่งผลให้อำเภอหาดใหญ่มีธุรกิจที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวันที่หลากหลายมากกว่าจังหวัดอื่นในพื้นที่ ภาคใต้ชายแดน โดยเฉพาะธุรกิจด้านการศึกษาและสาธารณสุข สำหรับด้านการศึกษาเน้นกล่าวได้ว่าอำเภอ หาดใหญ่เป็นศูนย์กลางของสถานศึกษาของภาคใต้ได้โดยทีเดียว ไม่ว่าจะเป็นสถานศึกษาของภาครัฐและสถาบัน ศึกษาของเอกชน เช่น โรงเรียนกวดวิชาสาขาย่อยจากกรุงเทพมหานคร ก็เลือกอำเภอหาดใหญ่เป็นสถานที่ตั้ง แห่งเดียวในพื้นที่ภาคใต้ชายแดน นอกจากนี้ สถานพยาบาลของภาครัฐและเอกชนที่มีประสิทธิภาพด้านการ รักษาและเครื่องมือทางการแพทย์ก็มีอยู่เป็นจำนวนมากที่อำเภอหาดใหญ่เช่นกัน ไม่ว่าจะเป็น โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ โรงพยาบาลกรุงเทพหาดใหญ่ โรงพยาบาลศิรินทร์ เป็นต้น ธุรกิจเหล่านี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตพื้นฐานของประชากรเท่านั้น แต่ในความเป็นกลไกสำคัญในทางเศรษฐกิจ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ยังเป็นที่ตั้งของธุรกิจสำคัญ เช่น ธุรกิจการค้า ธุรกิจด้านการเงิน ธุรกิจด้าน บริการคมนาคม ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ ธุรกิจด้านการสื่อสาร เป็นต้น

#### ทุนทางด้านวัฒนธรรม

วัฒนธรรมที่เกี่ยวกับอาหารมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการประกอบธุรกิจ SMEs โดยที่พื้นที่ภาคใต้ชายแดน เป็นพื้นที่เก่าแก่ที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานสืบทอดกันมาเป็นเวลากว่าร้อยปี ดังนั้นจึงมีการดำเนินชีวิต ที่เป็นแบบอย่างกันมายาวนาน โดยเฉพาะการดำเนินชีวิตประจำวัน ด้านวัฒนธรรม การรับประทานที่แตกต่างกันไป ในแต่ละส่วนของพื้นที่ภาคใต้ชายแดนทั้งจากอิทธิพลจากศาสนาหรือ เชื้อชาติ หรือความเชื่อที่สั่งสมกันมา เช่น พื้นที่ฝั่งสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ปัตตานี ยะลา นราธิวาส มีอาหารที่เป็นที่ยอมรับจากผู้มาเยือนมากมาย ไม่ว่าจะเป็น โรตีมัตตาบะ ซาซึก ข้าวหมกแกพะ ไก่ย่างกอและ ซึ่งล้วนแต่เป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่และชุมชนได้อย่างมาก จังหวัดสงขลาก็มีธุรกิจด้านอาหารที่มีชื่อเสียงจนเป็นสัญลักษณ์คือ ไก่ทอด หาดใหญ่ เป็นอีกหนึ่งชนิดอาหารที่ได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมการรับประทานของชาวมุสลิมในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ตั้งแต่สมัย โบราณ อำเภอเมืองสงขลาก็เป็นอีกพื้นที่ที่สะสมวัฒนธรรมอันเนื่องมาจากเป็นชุมชนโบราณที่มีชาวจีน อพยพมาอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นธุรกิจด้านวัฒนธรรมการรับประทานนั้นจึงถูกนำมาเป็นจุดเด่นของ พื้นที่ นอกจากนี้ บริเวณถนนนางงามซึ่งนับเป็นถนนสายวัฒนธรรมยังมีความหลากหลายของอาหารอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นอาหารแบบชาวมุสลิม หรืออาหารไทยแท้โบราณที่หาทานไม่ได้ที่ไหนในพื้นที่ภาคใต้ ชายแดน เป็นแหล่งรวมของธุรกิจที่อาศัยชื่อเสียงของพื้นที่เป็นจุดขายตามมา

ประเพณีวัฒนธรรมในจังหวัดภาคใต้ชายแดนก็เป็นอีกหนึ่งจุดเริ่มต้นของธุรกิจที่หลากหลายเพื่อ ตอบสนองความต้องการของกิจกรรมตามประเพณีนั้น ๆ เช่น การทำบุญเดือนสิบของชาวไทยพุทธ ในจังหวัด สงขลาเป็นประเพณีทางศาสนาที่ต้องการอาหารเฉพาะใช้ในประเพณีไม่ว่าจะเป็น ขนมลา ขนมเจาะหู ขนมข้าว พอง ฯลฯ ทำให้ช่วงเวลาของประเพณีนี้จะมีผู้ที่หันมาทำขนมประเภทนี้จำหน่าย เป็นการสร้างรายได้เสริมจาก การประกอบอาชีพอื่นอยู่ไม่น้อย แต่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้สูงอายุ และ เหลือผู้มีความชำนาญในการทำขนมพื้นบ้าน หรือขนมโบราณค่อนข้างจำกัด แต่ก็มีอาหารบางชนิดที่ ถูกแปรรูปและพัฒนาให้เป็นสากลขึ้น คือ ขนมลา นับได้ว่าเป็นธุรกิจการผลิตที่ได้อิทธิพลจากประเพณี ที่แท้จริง นอกจากนี้ยังมีธุรกิจที่ตามมาอื่น ๆ เช่น ธุรกิจการท่องเที่ยวในเทศกาลของประเพณีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นประเพณีชักพระของจังหวัดสงขลา ประเพณีสักการะเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยวของจังหวัดปัตตานี เป็นต้น (ที่มา ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดชายแดนใต้)

### แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน 5 ปี พ.ศ. 2559-2563

ในการจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ประกอบด้วยจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล โดยคณะที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางการตลาด และการวิเคราะห์ปัจจัยขีดความสามารถทางการ แข่งขัน ดังที่นำเสนอไว้ในส่วนที่ 2 และ 3 สามารถสรุปความโดดเด่นและศักยภาพของแต่ละจังหวัดที่ คัดเลือกมาอยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนี้

**จังหวัดภูเก็ต:** เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก (World Class) มีชื่อเสียงและภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยวในระดับต่างประเทศ มีหมู่เกาะจำนวนมากถึง 39 เกาะ มีแหล่งเดินศึกษาธรรมชาติทางทะเลที่น่าสนใจ (Sea Walker) โดยส่วนใหญ่เกาะต่าง ๆ จะอยู่ทางทิศตะวันออกและทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต เป็นจุดในการจอดพักเที่ยว ของเรือสำราญระดับโลก รวมถึงเรือยอร์ช มีสิ่งอำนวยความสะดวกและรองรับนักท่องเที่ยวระดับนานาชาติได้ดี และการขยายสู่อุตสาหกรรมและธุรกิจบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) ระดับนานาชาติและการให้บริการ ทางการศึกษาและสุขภาพที่ได้มาตรฐานระดับสากล นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

**จังหวัดกระบี่ :** เป็นจังหวัดที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวทางทะเลในระดับโลก โดยมีเกาะพีพีเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลัก เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล และแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ มีความโดดเด่นของลักษณะ ทางธรรมชาติที่มีรูปทรงสี่เหลี่ยมแปลกตา เหมาะแก่การล่องเรือชมวิวดูทิวทัศน์ท้องทะเล เที่ยวชมเกาะรูปร่างสวยงาม น่าตื่นตาตื่นใจ ชมทะเลแหวกหนึ่งใน Unseen Thailand นอกจากนี้ยังมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น บ่อน้ำร้อน แหล่งถ้ำโบราณคดี ที่มีภาพเขียนสีหรือหลักฐานเครื่องมือสมัยก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณวัตถุ ที่พิพิธภัณฑวัตถุคลองท่อม และเป็นแหล่งผลิตปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมันขั้นต้นสากล นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

**จังหวัดพังงา :** เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ มีเกาะแก่ง มีอุทยานแห่งชาติทางทะเลอยู่มากมาย ที่มีชื่อเสียงระดับโลก แต่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพังงามักเที่ยวระยะสั้น คือ ท่องเที่ยว 1 วัน เพื่อมาล่องเรือชมรอบ ๆ เกาะต่าง ๆ และการดำน้ำตื้นและน้ำลึก เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ อุทยานแห่งชาติ หมู่เกาะสิมิลัน พื้นที่บริเวณเขาหลักยังเป็นแหล่งที่พักหลักของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีรีสอร์ทที่พัก ในกลุ่ม นักท่องเที่ยวระดับบน นอกจากนี้พังงายังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่น่าสนใจ หมู่บ้านกลางน้ำชุมชนชาวประมงพื้นบ้าน เป็นแหล่งผลิตยางพาราให้กับจังหวัดในกลุ่มและจังหวัดนอกกลุ่มไปจนถึงระดับสากล นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

**จังหวัดตรัง:** มีภูมิปัญญาเรื่องอาหารท้องถิ่นจำนวนมากประชาชนเป็นมิตรเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิง นิเวศทางทะเลและแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเป็นแหล่งท่องเที่ยวแบบพำนักยาว (Long Stay) และเป็นแหล่ง ผลิตยางพาราให้กับจังหวัดในกลุ่ม และจังหวัดนอกกลุ่ม (ที่มา: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พ.ศ. 2557 - 2560) นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

**จังหวัดสตูล :** เป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง คือ เกาะตะรุเตา เกาะหลีเป๊ะ มีความโดดเด่นในการเป็นแหล่งบรรพชีวิน ซากดึกดำบรรพ์ เป็นพื้นที่เชื่อมโยงสู่ประเทศมาเลเซีย และเป็นเมือง การค้า นอกจากนี้ภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

## การจัดทำแผนปฏิบัติการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวและแผนที่กลุ่มเมืองท่องเที่ยว (Zoning)

แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล ปี พ.ศ. 2566-2570 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ มาตรการ ประเด็น ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงานโครงการและกิจกรรมการดำเนินงานตามแผน รายละเอียด ดังนี้

### 1. วิสัยทัศน์การท่องเที่ยวคลัสเตอร์อันดามัน

“การท่องเที่ยวทางทะเลที่ได้มาตรฐานระดับโลก บนฐานทรัพยากรและวิถีวัฒนธรรมอันดามัน”  
คำอธิบายวิสัยทัศน์ พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวบนมาตรฐานระดับโลกในพื้นที่เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันให้สอดคล้องกับภาวะความปกติใหม่ สร้างมูลค่าเพิ่มจากฐานทรัพยากรทางการท่องเที่ยวของพื้นที่อันดามัน เช่น ทรัพยากรมนุษย์ วิถีชีวิต ศิลปะ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นต้น พัฒนาให้เกิดระบบการจัดการด้านการท่องเที่ยวที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ก่อให้เกิดความสุขทั้งเจ้าบ้านและผู้มาเยือน

โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ :

1. เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวอันดามันเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงภัยพิบัติที่อาจจะส่งผลกระทบต่อท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
2. เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันให้เป็นจุดหมายของการท่องเที่ยว (Tourism Destination) และเป็นการกระจาย/ส่งต่อ (Distributor) สำหรับนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระดับโลก
3. เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยวอันดามันและสร้างสรรค์คุณค่า (Value Creation) ของการท่องเที่ยวอันดามันที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
4. เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยวด้วยการใช้อัตลักษณ์ของการเป็นอันดามันเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปสู่การท่องเที่ยวระดับโลกโดยเฉพาะการพัฒนากิจกรรมด้านการท่องเที่ยวทั้งในส่วนของการท่องเที่ยวกระแสหลัก และการท่องเที่ยวโดยชุมชนเชิงสร้างสรรค์
5. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วม (Participation) ความร่วมมือ (Cooperation) และการผสมผสานกำลัง (Synergy) ของทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคชุมชนในการพัฒนาโครงสร้างการบริหารการพัฒนาการท่องเที่ยวแบบบูรณาการทั้งเชิงพื้นที่และเชิงภารกิจ
6. เพื่อส่งเสริมและบริหารจัดการการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันที่มุ่งตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวคุณภาพให้ครอบคลุมทุกกลุ่ม โดยเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการให้มีศักยภาพสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้

7. เพื่อผลักดันการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

## 2. เป้าหมายเชิงนโยบายของการพัฒนาเขตการท่องเที่ยว

เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมุ่งเน้นการเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก สร้างมูลค่าเพิ่มจากฐานทรัพยากรการท่องเที่ยวของพื้นที่อันดามัน เช่น ทรัพยากรมนุษย์ วิถีชีวิต ศิลปะ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นต้น พัฒนาให้เกิดระบบการจัดการด้านการท่องเที่ยวที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยส่งเสริมการนำรูปแบบการท่องเที่ยวมูลค่าสูง เช่น Medical & Wellness การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ Sport & Events Gastronomy Workation & longstay ยกระดับการท่องเที่ยวเพื่อเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ โดยยึดหลักโมเดลเศรษฐกิจ BCG และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

## 3. ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จ

ในการวิเคราะห์ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน มีรายละเอียด ดังนี้

3.1 จากการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันต่าง ๆ สามารถนำไปใช้วิเคราะห์ SWOT ได้ดังนี้

### จุดแข็ง ( Strengths)

1. สภาพภูมิศาสตร์ที่มีความหลากหลายของทรัพยากรการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงระดับโลก มีความหลากหลายทางชีวภาพ และระบบนิเวศที่สมบูรณ์ รวมทั้งมีประวัติศาสตร์ ประเพณี วัฒนธรรม วิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ มีความเป็นพหุวัฒนธรรมและอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข ทำให้สร้างกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลายตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

2. มีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม สามารถพัฒนาศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเชื่อมโยงเส้นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันและมีเส้นทาง ทางบก ทางทะเล เชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

3. ภาคเอกชนในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการรวมกลุ่ม สร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

4. การท่องเที่ยวโดยชุมชนในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีความหลากหลาย

### จุดอ่อน ( Weaknesses)

1. ขาดการเตรียมความพร้อมและแผนการบริหารเมื่อเกิดภัยพิบัติในรูปแบบต่าง ๆ

2. ขาดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ ขาดการบริหารจัดการของเสียจากการท่องเที่ยวที่เป็นระบบ รวมทั้งการบริการที่จำเป็นยังไม่สามารถรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยว รวมทั้งขาดมาตรฐานความปลอดภัย
3. ขาดระบบการเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวใน เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันที่เป็นระบบ
4. แหล่งท่องเที่ยวขาดการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ ไม่มีการประชาสัมพันธ์การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จากแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ทำให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม อย่างรวดเร็ว
5. รายได้จากการท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึ่งพานักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นหลัก หากขาดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทำให้เกิดปัญหาด้านเศรษฐกิจกระทบเป็นวงกว้าง
6. บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและผู้ประกอบการของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันขาดความรู้ความสามารถและทักษะในการในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมืออาชีพ การดูแลรักษาความปลอดภัย การอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว การสร้างสรรค์การท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ รวมทั้งการบริหารธุรกิจภาวะวิกฤติ
7. ไม่มีมาตรการที่เข้มงวดเรื่องของการดูแลความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล
8. ขาดการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวทุกภาคส่วน โดย รายได้จากการท่องเที่ยวยังคงกระจุกตัวอยู่เฉพาะผู้ประกอบการเพียงบางส่วน ทำให้ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยว ในพื้นที่จนเกิดความเหลื่อมล้ำ
9. นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการบางส่วน ขาดองค์ความรู้ และจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้เกิดมลพิษในแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เช่น น้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะและอากาศ เป็นต้น
10. ขาดการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลเข้ามาช่วยในการแก้ไขปัญหาการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
11. การประชาสัมพันธ์และการตลาดไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลก
12. ขาดระบบการจัดการท่องเที่ยวที่ส่งเสริมการสร้างความเป็นเอกลักษณ์และมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยว เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
13. ขาดการบูรณาการกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคชุมชน โดยยังทำงานตามหน้าที่ (Function) ของตนเอง ทำให้การพัฒนาการท่องเที่ยวไม่เป็นไปในทิศทางและเป้าหมายเดียวกัน

## โอกาส (Opportunities)

1. แนวโน้มการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เชิงสุขภาพ เชิงนิเวศ และการท่องเที่ยวโดยชุมชนได้รับความนิยมมากขึ้น จะช่วยเพิ่มโอกาสในการพัฒนาสินค้าและบริการของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ในรูปแบบใหม่ ๆ
2. เทคโนโลยีในปัจจุบันทันสมัยและมีค่าใช้จ่ายที่ถูกลง มีราคาถูกลง ช่วยให้การบริการการท่องเที่ยวให้มีต้นทุนต่ำและมีประสิทธิภาพสูง
3. นโยบายภาครัฐของทุกภาคส่วนในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างจริงจัง มีเป้าหมายและวิสัยทัศน์ ในการท่องเที่ยวเป็นยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาท่องเที่ยวหรือจังหวัด
4. นโยบายด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของรัฐบาลตลอดจนหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้การบริหารจัดการปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
5. นโยบายภาครัฐในการลดความเหลื่อมล้ำด้วยการสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยชุมชน
6. รัฐบาลมีนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวจากผลกระทบการระบาดของโรค COVID 19 เช่น มีนโยบายการวันหยุดยาว และจัดทำโครงการเที่ยวปันสุข โครงการกำลังใจ โครงการเราเที่ยวกัน เป็นต้น มีนโยบายการสร้างเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยว ผ่านการออกตราสัญลักษณ์ให้แก่ผู้ประกอบการ (SHA) ที่ได้รับการรับรองความปลอดภัยทางสุขภาพรวมทั้งมีแนวทางการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาในไทยเพิ่มเติม หลังการระบาดของโรค COVID-19 โดยใช้จังหวัดภูเก็ตเป็นโมเดล
7. ระบบสาธารณสุขและการแพทย์ของประเทศไทยมีความเข้มแข็ง สามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ภายในประเทศได้อย่างรวดเร็ว ทำให้ชาวต่างชาติมีความมั่นใจ
8. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีสายการบิน บินตรงจากต่างประเทศมายังสนามบินนานาชาติภูเก็ตและกระบี่ และจังหวัดตรัง ทำให้มีโอกาสรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากขึ้น
9. จากผลการระบาดของโรค COVID-19 ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยก็ไม่สามารถเดินทางไปท่องเที่ยวในต่างประเทศ จึงกลับมาท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมากขึ้น
10. นโยบายส่งเสริมให้อันดามันเป็นเมืองอัจฉริยะและน่าอยู่ ( Andaman Smart and Livable City) จะส่งผลให้มีกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง สามารถเข้ามาพำนักและท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ยาวนานขึ้น
11. ความร่วมมือจากองค์กรภาคีต่าง ๆ จากทั่วโลกมีมากขึ้น การก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AC) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) แผนความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ ระหว่างอินโดนีเซีย มาเลเซียและไทย (IMT-GT) และกรอบความร่วมมืออินเดีย (BIMTEC)

ประกอบด้วย บังคลาเทศ อินเดีย ศรีลังกา พม่า ไทย ล้วนช่วยสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว

### อุปสรรค (Threats)

1. การเกิดภัยพิบัติและโรคอุบัติใหม่ที่รุนแรงขึ้น ซึ่งเกิดการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ (Climate Change) ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรการท่องเที่ยว และความเชื่อมั่นของ นักท่องเที่ยวสร้างความเสียหาย การท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
  2. การบังคับใช้กฎหมาย กฎระเบียบ ไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ และทุกกิจกรรม โดยเฉพาะผู้ประกอบการชาวต่างชาติ
  3. กฎหมายที่มีอยู่ ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติ ในปัจจุบันระเบียบที่เกี่ยวข้องกับป่าไม้ และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผังเมืองมีข้อจำกัด และไม่สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแหล่งท่องเที่ยว และการบริการที่เกี่ยวข้อง มีขั้นตอนมากมาย เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว
  4. นโยบายในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยมากจะมาจากระดับบนหรือส่วนกลางมากกว่ามาจากความต้องการของคนท้องถิ่นอย่างแท้จริงทำให้ขาดกระบวนการมีส่วนร่วม รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของพื้นที่ไม่เพียงพอ
  5. ผู้ประกอบการจำนวนมากยังเน้นรูปแบบการรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก แต่ไม่เน้นผู้ประกอบการจำนวนมากยังเน้นรูปแบบการรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก แต่ไม่เน้นคุณภาพและกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง คุณภาพและกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง
  6. ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจของโลก และปัญหาต่าง ๆ ในต่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อทัศนคติการเดินทางของนักท่องเที่ยว ประกอบกับมีประเทศคู่แข่งทางการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและความหลากหลายมากขึ้น
  7. นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการบางส่วน ขาดองค์ความรู้ และจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้เกิดมลพิษในแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เช่น น้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะและอากาศเป็นต้น
  8. ปัญหาโรคระบาดของโลก ทำให้สภาวะเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวเกิดสภาวะหยุดชะงัก ปัญหาโรคระบาดของโลก ทำให้สภาวะเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวเกิดสภาวะหยุดชะงัก
  9. ปัญหาสงครามปัญหาสงคราม เงินเฟ้อ กับขาดแคลนอาหาร ทรัพยากรน้ำมันเงินเฟ้อ กับขาดแคลนอาหาร ทรัพยากรน้ำมัน ทำให้นักท่องเที่ยวที่จะมาทำให้นักท่องเที่ยวที่จะมาท่องเที่ยวลดลงเนื่องจากการถดถอยของเศรษฐกิจ รวมถึงการระมัดระวังการใช้จ่ายเงินท่องเที่ยวลดลงเนื่องจากการถดถอยของเศรษฐกิจ รวมถึงการระมัดระวังการใช้จ่ายเงิน
- 3.2 ประเด็นสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน



จากการวิเคราะห์ SWOT Analysis ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปประเด็นสำคัญที่จะใช้เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือ TOWs Matrix สามารถสรุปประเด็นสำคัญที่จะใช้เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตอันดามัน ดังนี้

- 1) ประเด็นด้านการฟื้นฟูและเสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวอันดามันหลังภาวะวิกฤติ
  - 1.1) พัฒนาระบบการฟื้นฟูการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ท่องเที่ยวอันดามันที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ
  - 1.2) วางแผนการบริหารจัดการด้านการฟื้นฟูเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวหลังเกิดภัยพิบัติรวมทั้งพัฒนาระบบประเมินความเสี่ยงในระยะก่อน ระหว่างและหลังการเกิดภัยพิบัติที่อาจจะส่งผลกระทบต่อ การท่องเที่ยว
  - 1.3) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการวางแผนรูปแบบการฟื้นฟูการท่องเที่ยวของเขตพัฒนา การท่องเที่ยวอันดามัน
- 2) ประเด็นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพมาตรฐาน สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่อันดามัน
  - 2.1) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นที่ที่รองรับการท่องเที่ยว
  - 2.2) พัฒนาระบบการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับภูมิศาสตร์อันดามัน
  - 2.3) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องและสามารถรองรับรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่
  - 2.4) มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว
  - 2.5) พัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อันดามัน
  - 2.6) ศึกษาการกระจายอำนาจ โดยใช้ความร่วมมือจากภาคเอกชนและเครือข่ายท่องเที่ยว โดยชุมชน
  - 2.7) ปรับปรุงกฎหมายที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและระบบขนส่ง สาธารณะการท่องเที่ยวอันดามัน
- 3) ประเด็นด้านการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวที่สอดคล้องวิถีอันดามัน
  - 3.1) ส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยใช้ความหลากหลายของวัฒนธรรมอาหารและวิถีชีวิต อันดามัน
  - 3.2) พัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ( value creation) เพื่อเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์และพัฒนาเป็น ผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวใหม่ของพื้นที่ โดยผนวกกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นอัตลักษณ์และกิจกรรมที่เป็น แนวโน้มหรือทิศทาง ( trends) ด้านการท่องเที่ยวเข้าด้วยกันเช่น Sport + Community Base, Gastronomy + Sport, Seas and Sand + Sport, Marina Sport Hub, Eco-Local tourism เป็นต้น
- 4) ประเด็นด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพรองรับการท่องเที่ยววิถีใหม่
  - 4.1) พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวตามแนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคต

4.2) สร้างทักษะใหม่หรือการเพิ่มทักษะเดิมสร้างทักษะใหม่หรือการเพิ่มทักษะเดิม (Reskill/Upskill) ประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานด้านทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวได้

**5) ประเด็นด้านการส่งเสริมการตลาดเพื่อเพิ่มมูลค่าการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน**

5.1) สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการกำหนดนโยบายเพื่อกระตุ้นสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการกำหนดนโยบายเพื่อกระตุ้น การท่องเที่ยวอันดามัน

5.2) เปลี่ยนการท่องเที่ยวรูปแบบเดิมโดยใช้เทคโนโลยี เพื่อคาดการณ์แนวโน้มนักท่องเที่ยวในอนาคต

5.3) ปรับปรุงการตลาดการประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ โดยใช้เทคโนโลยี

5.4) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านการท่องเที่ยว

5.5) ปรับเปลี่ยนนโยบายที่เน้นการรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากเป็นนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ โดยสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ชุมชน

**6) ประเด็นด้านการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวโดยชุมชน ๖ ประเด็นด้านการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวโดยชุมชน**

6.1) ขยายเครือข่ายท่องเที่ยวโดยชุมชน โดยใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจและลดความเหลื่อมล้ำของภาครัฐ

6.2) พัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยที่ช่วยขับเคลื่อนการท่องเที่ยวชุมชน

6.3) สร้างความร่วมมือระหว่างเอกชนกับท่องเที่ยวโดยชุมชนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่

6.4) เพิ่มรูปแบบการท่องเที่ยวโดยชุมชนที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์วิถีอันดามันรักษาสิ่งแวดล้อมที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว

**7) ประเด็นด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน**

7.1) การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการของเสียจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

7.2) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวบนฐานความรับผิดชอบของสิ่งแวดล้อม

7.3) ส่งเสริมการใช้วัฒนธรรมและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนการเติบโตด้านการท่องเที่ยว

**3. ตัวชี้วัดหลัก**

1) รายได้จากการท่องเที่ยว

2) จำนวนธุรกิจบริการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวได้รับรองมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย (Thailand Tourism Standard)

3) จำนวนวันพักและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย

#### 4. ประเด็นยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยว

จากการวิเคราะห์จุดยืนทางยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวนำมาสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ของเขตพัฒนาท่องเที่ยวอันดามัน ซึ่งประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

##### ยุทธศาสตร์ที่ 1 การส่งเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวอันดามันเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์ ประกอบด้วย :

1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีมาตรการและมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันสามารถรองรับและบริหารความเสี่ยงด้านการท่องเที่ยว
4. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีกิจกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง(Medical & Wellness/Marina และการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ/ Sports & Events/ Gastronomy/orkation & Longstay)

กลยุทธ์ ประกอบด้วย :

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรการและมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาแผนบริหารความเสี่ยงด้านการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
- กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบ Medical & Wellness/Marina และการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ/Sports & Events/Gastronomy/Workation & Longstay ของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

##### ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากร แหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ

เป้าประสงค์ ประกอบด้วย :

1. บุคลากรและผู้ประกอบการท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาศักยภาพ
2. แหล่งท่องเที่ยวรวมทั้งกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวมีคุณภาพและเกิดความยั่งยืน
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการบูรณาการความร่วมมือภาคีเครือข่ายการท่องเที่ยว
4. โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวมีคุณภาพและความปลอดภัย
5. โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและข้อมูลสารสนเทศมีความถูกต้องและแม่นยำ

กลยุทธ์ ประกอบด้วย :

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพบุคลากรและผู้ประกอบการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวทุกประเภท(Tourism for all)

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการบูรณาการความร่วมมือภาคีเครือข่ายการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านการท่องเที่ยว (Inclusive economy)

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ 5 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ข้อมูลสารสนเทศ และเทคโนโลยีการตลาดการท่องเที่ยว

**ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์เพื่อเพิ่มมูลค่าและยกระดับการท่องเที่ยวเพื่อเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ**

**เป้าประสงค์ ประกอบด้วย :**

- 1.เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีรูปแบบการสื่อสารด้านการตลาดถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการร่วมมือและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับพื้นที่ใกล้เคียง

**กลยุทธ์ ประกอบด้วย :**

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ และการตลาดเชิงรุก

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมความร่วมมือและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับพื้นที่นอกเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันและภูมิภาคอื่น ๆ

**ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวโดยชุมชน**

**เป้าประสงค์ ประกอบด้วย :**

1. เครือข่ายการท่องเที่ยวโดยชุมชนมีการเชื่อมโยงร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ
2. ชุมชนท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาและยกระดับขีดความสามารถการจัดการการท่องเที่ยวบุคลากรและแหล่งท่องเที่ยวชุมชน
3. ชุมชนท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาระดับผลิตภัณฑ์ การบริการ การตลาด ได้รับมาตรฐานระดับสากล (Local to global)

**กลยุทธ์ ประกอบด้วย :**

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงเครือข่ายท่องเที่ยวโดยชุมชน

กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว มีการพัฒนาบุคลากรและแหล่งท่องเที่ยวโดยชุมชน

กลยุทธ์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวโดยชุมชน

**ยุทธศาสตร์ที่ 5 การส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม**

**เป้าประสงค์ ประกอบด้วย :**

1. ทรัพยากรธรรมชาติที่มีความหลากหลายทางชีวภาพทั้งทางบกและทางทะเลในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันได้รับการฟื้นฟู
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการส่งเสริมคุณภาพชีวิต โดยเชื่อมโยงเครือข่ายท่องเที่ยวโดยชุมชนกับหน่วยงานต่าง ๆ
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการอนุรักษ์และต่อยอดต้นทุนทางวัฒนธรรมอันดามัน สร้างมูลค่าการท่องเที่ยวและความสุขของชุมชน
4. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันมีการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการสนับสนุนการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจพื้นฐาน การรักษาสีเขียวที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว
5. สถานประกอบการและชุมชนสามารถนำโมเดลเศรษฐกิจ BCG ไปใช้ในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

#### กลยุทธ์ ประกอบด้วย :

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการฟื้นฟูและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการอนุรักษ์และต่อยอดต้นทุนทางวัฒนธรรมอันดามัน สร้างมูลค่าการท่องเที่ยวและความสุขของชุมชน

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจพื้นฐานการรักษาสีเขียว

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG (Bio-Circular-Green economy) เพื่อสร้างมูลค่าด้านการท่องเที่ยว

#### 5. แนวทางการบริหารและขับเคลื่อนเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

ในการบริหารจัดการเพื่อให้บรรลุภารกิจและจุดมุ่งหมายของการพัฒนาเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สอดคล้องกับอัตลักษณ์เห็นเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดการพัฒนาที่เป็นประโยชน์และกระจายออกไปสู่วงกว้างอย่างบูรณาการ การที่จะขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน พ.ศ. ๒๕๖๖- ๒๕๗๐ ให้บังเกิดผลตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ วัตถุประสงค์และเป้าประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ฯ นั้น จะต้องมีกระบวนการบริหารจัดการแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยจังหวัดที่อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันจะต้องดำเนินการตามกลยุทธ์ แนวทางการดำเนินการตามความเหมาะสมและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดอันดามันและจะต้องให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วนของสังคมต่อการดำเนินการในทุกขั้นตอนของแผนตั้งแต่วางแผน ร่วมวางแผน และร่วมดำเนินการพัฒนาตามบทบาทและความรับผิดชอบของแต่ละภาคส่วน รวมทั้งร่วมติดตามตรวจสอบผล การดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่อง เป็นการร่วมขับเคลื่อนการพัฒนา

ยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ควบคู่ไปกับการจัดกลไกและกระบวนการบริหารการเปลี่ยนแปลง ด้วยการจัดทำและใช้แผนระดับต่าง ๆ เป็นเครื่องมือ ในการขับเคลื่อนและปรับระบบการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณ รวมทั้งปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนาสร้างองค์ความรู้เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนให้เกิดสัมฤทธิ์ผล โดยมีเป้าหมายร่วมกัน การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันให้เป็นแหล่งสร้างรายได้และกระจายรายได้ อย่างสมดุลและยั่งยืน

### 5.1 การจัดโครงสร้างองค์กรเพื่อประสานนโยบาย และบูรณาการการดำเนินงาน

เพื่อให้การนำแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าประสงค์และตัวชี้วัดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในยุทธศาสตร์และแนวทางปฏิบัติ ตลอดจนความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชน รวมถึงระบบการจัดสรรงบประมาณที่มีประสิทธิภาพที่ต้องตอบสนองต่อการพัฒนาเชิงบูรณาการและมีความต่อเนื่อง อีกทั้งต้องมีการพัฒนาระบบการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของภาครัฐอย่างใกล้ชิด โดยมีกระบวนการขับเคลื่อนในแต่ละระดับ ดังนี้

- 1) **ระดับนโยบาย** คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดนโยบาย โดยมีกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นผู้รับนโยบายเพื่อประสานการแปลงนโยบายหรือแผนไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติเพื่อดำเนินการในแต่ละปีงบประมาณ ภายใต้กรอบ แนวทางวิสัยทัศน์การท่องเที่ยว โดยต้องมีการประสาน ดูแล กำกับ การดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานระดับนโยบายและพื้นที่ควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวในระดับนโยบายและระดับพื้นที่มีความชัดเจนและมีการบูรณาการเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- 2) **ระดับพื้นที่** คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว ประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการพัฒนาในระดับพื้นที่ โดยเป็นแกนกลางในการประสานนโยบายจากคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ โดยผ่านความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรระหว่างประเทศ และท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวในระดับพื้นที่ จังหวัด และเขตพัฒนาการท่องเที่ยว สอดคล้องตามแนวทางและเป้าหมายสู่การบรรลุวิสัยทัศน์การท่องเที่ยว
- 3) **ระดับชุมชน** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งหมดควรร่วมกันสนับสนุนให้ภาคประชาชนและชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยว ในบริบทที่เหมาะสมและสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชนท้องถิ่น ผ่านกระบวนการจัดทำแผนและขับเคลื่อนแผนพัฒนาระดับชุมชน

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนกลไกแผนพัฒนาการท่องเที่ยวสู่การบรรลุวิสัยทัศน์การท่องเที่ยวนั้นจะต้องคำนึงถึงลำดับความสำคัญระหว่างยุทธศาสตร์การพัฒนาและการเชื่อมโยงการพัฒนาระหว่างยุทธศาสตร์ รวมทั้งการเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการอย่างสอดคล้องกัน และเป็นระบบ อีกทั้งควรให้ความสำคัญในการวัดความสำเร็จในการดำเนินงานพัฒนาอย่างเป็นระบบ และต่อเนื่องมีปัจจัยความสำเร็จ 4 ประการ ดังนี้

1) สาระสำคัญของวิสัยทัศน์ การกำหนดวิสัยทัศน์ที่ชัดเจน เป็นที่เข้าใจ รับรู้ และยอมรับและเป็นเจ้าของร่วมกัน สามารถถ่ายทอดเป้าหมายวิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวไปสู่เป้าหมายเฉพาะในพื้นที่

2) ระบบและกฎหมาย มีกฎหมายรองรับ มีกลไกเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนในระดับต่าง ๆ เพื่อให้มีการนำกรอบวิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันไปปฏิบัติรวมทั้งกรอบกฎหมายด้านการจัดสรรงบประมาณให้สามารถระดมทรัพยากรและสามารถผลักดันให้สามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง

3) กลไกสู่การปฏิบัติ มีกลไกที่สอดรับและสอดคล้องกันตั้งแต่ระดับการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผล รวมทั้งมีกลไกในการกำกับดูแล บริหารจัดการและขับเคลื่อนวิสัยทัศน์การท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามันไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

4) การยอมรับของสังคม มีการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจแก่ภาคส่วนต่าง ๆ และสาธารณชน มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน สร้างการมีส่วนร่วมและความเป็นเจ้าของร่วมกัน เพื่อให้ทุกภาคส่วนในสังคม มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน



ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (พ.ศ.2566-2570)

รูปที่ 2.1-12 แสดงกลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว

### 2.1.15 แผนพัฒนาจังหวัดระนอง (พ.ศ.2566-2570)

**เป้าหมายการพัฒนา :** ระนองเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรมูลค่าสูง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

**เป้าประสงค์ :**

- 1) เพื่อพัฒนาและสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างยั่งยืน
  - 1.1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
  - 1.2) วิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยว เชิงสุขภาพและแพทย์ทางเลือก
  - 1.3) พัฒนากิจกรรมและบริการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายและสร้างสรรค์
  - 1.4) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาดด้านการท่องเที่ยว
- 2) เพื่อพัฒนาการเกษตรมูลค่าสูง สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน
  - 2.1) พัฒนาคุณภาพวิถีเกษตรกรและส่งเสริมองค์กรเกษตรกรให้เข้มแข็ง



- 2.2) วิจัยและพัฒนาด้านการเกษตรสมัยใหม่และเกษตรยั่งยืน ด้านศาสตร์พระราชและหลักการเศรษฐกิจ BCG
- 2.3) พัฒนาและยกระดับการทำเกษตรและอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร ด้วยนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- 2.4) ยกระดับและพัฒนา แนวทางการตลาดสินค้าเกษตรทันสมัยและหลากหลาย
- 3) เพื่อยกระดับคุณภาพของประชาชนและพัฒนาจังหวัดระนองให้เป็นเมืองปลอดภัย น่ายู่ ภายใต้สภาพแวดล้อมของชุมชนคนเมืองระนอง เสริมสร้างความเข้มแข็งมั่นคงชุมชนสู่การพึ่งตนเองที่ยั่งยืนด้วยหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
  - 3.1) พัฒนาคูณภาพชีวิตวัยทำงานและวัยสูงอายุ ลดอัตราการตายของผู้ป่วยโรคหลอดเลือดสมอง และโรคกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลันชนิด STEMI
  - 3.2) ส่งเสริมการดำเนินงาน“ชุมชนวิถีใหม่ ท่างไกล NCDs” ในชุมชน
  - 3.3) ขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการตั้งครรภ์ในวัยรุ่น
  - 3.4) เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีเครือข่ายและระบบบริการอนามัยการเจริญพันธุ์
  - 3.5) พัฒนาคูณภาพชีวิตตลอดทุกช่วงวัย
  - 3.6) สังคมมีความเข้มแข็งสามัคคีปรองดอง ประชาชนอยู่ดีกินดีและมีความสุข
  - 3.7) การสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
  - 3.8) การกำหนดเขตพื้นที่แนวกันชน พร้อมทั้งการจัดทำผังเมือง
  - 3.9) สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อม
- 4) เพื่อเสริมสร้าง อนุรักษ์ ปั่นฟู จัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดระนอง
  - 4.1) อนุรักษ์ คุ้มครอง ปั่นฟู ส่งเสริม และพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน
  - 4.2) บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน
  - 4.3) ป้องกัน รักษา และฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม
  - 4.4) การปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- 5) เพื่อสร้างการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียน
  - 5.1) พัฒนาส่งเสริมเป็นผู้ประกอบการยุคใหม่
  - 5.2) พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง จากประมง
  - 5.3) การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้า เพื่อใช้เป็นฐานในการพัฒนา
  - 5.4) เพิ่มช่องทางการค้าการลงทุนส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ

#### ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและชุมชนอย่างยั่งยืน

เป้าหมาย:

- รายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพเพิ่มขึ้น
- เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา:

- แหล่งท่องเที่ยว และระบบบริการพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก
- วิจัยและพัฒนา เพื่อยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและแพทย์ทางเลือก
- พัฒนากิจกรรม และบริการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย และสร้างสรรค์
- ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาด ด้านการท่องเที่ยว

2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาการเกษตรมูลค่าสูง

เป้าหมาย:

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร
- เพื่อให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น
- อัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวม ภาคการเกษตร

แนวทางการพัฒนา:

- พัฒนาคุณภาพ วิถีเกษตรกรและส่งเสริมองค์กรเกษตรกรให้เข้มแข็ง
- วิจัยและพัฒนา ด้านการเกษตรสมัยใหม่และเกษตรยั่งยืน ด้านศาสตร์พระราชา และหลักการเศรษฐกิจ BCG
- พัฒนาและยกระดับการทำเกษตรและอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรด้วยนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- ยกระดับและพัฒนาแนวทางการตลาดสินค้าเกษตรทันสมัย และหลากหลาย

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

เป้าหมาย:

- ประชาชนมีพฤติกรรมสุขภาพที่พึงประสงค์ และเข้าถึงระบบบริการสุขภาพที่ได้มาตรฐาน
- การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนตลอดช่วงวัยในทุกมิติ
- ประชาชนมีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง
- การจัดการ และป้องกันปัญหาความเสี่ยงต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติ

แนวทางการพัฒนา:

- พัฒนาคุณภาพชีวิตวัยทำงานและวัยสูงอายุลดอัตราการตายของผู้ป่วยโรคหลอดเลือดสมอง และโรคกล้ามเนื้อหัวใจตายเฉียบพลันชนิด STEMI

- ส่งเสริมการดำเนินงาน“ชุมชนวิถีใหม่ ท่างไกล NCDs” ในชุมชน
- ขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาการตั้งครรภ์ในวัยรุ่น
- เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีเครือข่าย และระบบบริการอนามัยการเจริญพันธุ์
- พัฒนาคุณภาพชีวิตตลอดทุกช่วงวัย
- สังคมมีความเข้มแข็งสามัคคีปรองดอง ประชาชนอยู่ดีกินดีและมีความสุข
- การสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน
- การกำหนดเขตพื้นที่แนวกันชน พร้อมทั้ง การจัดทำผังเมือง
- พัฒนากลไกเฝ้าระวัง แจ้งเตือน ป้องกัน และแก้ไขปัญหา ด้านความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

4) ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล  
เป้าหมาย:

- อนุรักษ์ คุ้มครอง ป่าฟู พัฒนาทรัพยากร ธรรมชาติและควมหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน
- เพื่อบริหารจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐาน
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจาก สาธารณภัย
- เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากครัวเรือน

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม และลดสภาวะการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- อนุรักษ์ คุ้มครอง ป่าฟู ส่งเสริม และพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน
- การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว
- ส่งเสริมสนับสนุน และพัฒนาการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ในชุมชนท้องถิ่น
- บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน
- ป้องกัน รักษา และฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- การปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ

5) ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียน

เป้าหมาย:

- เพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้ากับ กลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียน

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาส่งเสริมเป็นผู้ประกอบการยุคใหม่
- การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าเพื่อใช้เป็นฐานในการพัฒนาของแต่ละประเทศ

### 2.1.16 แผนพัฒนาจังหวัดพังงา (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา: ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและสุขภาพ เกษตรยั่งยืน สังคมแห่งการเรียนรู้  
สู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะ พังงาแห่งความสุข

เป้าประสงค์ :

- 1) จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 5/ปี
- 2) มูลค่าสินค้าภาคเกษตรที่เพิ่มขึ้นและปลอดภัยได้มาตรฐาน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 0.5/ปี

- 3) สัดส่วนคนจนหรือร้อยละของประชากรที่อยู่ใต้เส้นความยากจน ไม่เกินร้อยละ 2.75
- 4) ดัชนีความก้าวหน้าของคน ปี 2563 ไม่เกินร้อยละ 0.6307

#### ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ส่งเสริมคุณภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชิงสุขภาพครบวงจร

##### เป้าหมาย :

- อัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยว เฉลี่ยร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อน (จากฐานนักท่องเที่ยวปี 2564 ที่มีจำนวน 676,324 คน)
- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ขยายตัว
- ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับปีก่อน (จากฐาน GPP สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ปี 2563 ที่มีมูลค่า 9,965 ล้านบาท)
- จำนวนสถานประกอบการการท่องเที่ยวที่เข้าสู่ Wellness Tourism หรือ Health and Wellness
- Tourism ไม่ต่ำกว่า 6 แห่งต่อปี

##### แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว ให้มีคุณภาพได้มาตรฐานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
  - ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรทางการท่องเที่ยว ให้มีความพร้อมและปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลง
  - ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก เชื่อมโยงการท่องเที่ยวภูมิภาคและนานาชาติ
  - พัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ รวมถึงผลิตภัณฑ์เสริมสุขภาพและสมุนไพร ให้เป็นหนึ่งในภูมิภาค Wellness Tourism บนฐานของเอกลักษณ์ อัตลักษณ์ของพื้นที่
  - ส่งเสริม พัฒนา แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและสุขภาพให้มีคุณภาพ หลากหลาย สู่มาตรฐานที่เติบโตในภูมิภาคอย่างยั่งยืน บนพื้นฐานของความสะอาด ปลอดภัย
  - สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยว Smart Tourism
- 2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาส่งเสริมการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่า ควบคู่เกษตรสีเขียวอย่างยั่งยืน

##### เป้าหมาย :

- เพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าสินค้าภาคเกษตรบนพื้นฐานคุณภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐาน
- ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกมาตรฐานสินค้าเกษตร

- พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- เพื่อพัฒนาส่งเสริมเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรอัจฉริยะ ให้มีคุณภาพตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคและการส่งออก
- เพื่อสร้างคลังอาหาร สร้างงาน สร้างอาชีพ สร้างรายได้พอเพียง สำหรับการบริโภคในครัวเรือนสู่ การส่งออก
- ส่งเสริมความเข้มแข็งของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร มีความมั่นคงด้านรายได้

#### แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตรด้วยสารสนเทศ เทคโนโลยี และนวัตกรรม (Smart Farm)
  - ขยายฐานการผลิตสินค้าเกษตร /แปรรูปสินค้าเกษตรมูลค่าสูง และสินค้าเกษตรในเชิง พาณิชยกรรม
  - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารทรัพยากรการเกษตรและสิ่งแวดล้อมอย่าง เหมาะสม
  - ส่งเสริมการทำการเกษตรตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง/ศาสตร์พระราชา
  - ส่งเสริมการสร้างมูลค่าภาคเกษตร และเกษตรอุตสาหกรรมสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง
  - ส่งเสริมพัฒนาองค์ความรู้ในการจัดการแบบครบวงจรให้กับสถาบันเกษตรกร /เกษตรกร รุ่นใหม่ (Smart Farmer)
  - ส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และพลังงานทดแทน
- 3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : สงวนรักษา อนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มี ประสิทธิภาพอย่างสมดุลยั่งยืน

#### เป้าหมาย :

- เพื่อให้จังหวัดพังงาเติบโตอย่างยั่งยืนบนเศรษฐกิจสีเขียวหรือเศรษฐกิจหมุนเวียน
- เพื่อรักษาทุนทรัพย์ (ต้นทุนของจังหวัด) ป่าไม้ สัตว์น้ำ/ป่า ระบบนิเวศวิทยา ให้คงความ ยั่งยืน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- เพื่อสงวนรักษา อนุรักษ์ ป่าไม้และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ
- เพื่อส่งเสริมและขยายผลกระทบการเรียนรู้และสร้างจิตสำนึกมีส่วนร่วมในการบริหาร จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันอุทกภัยในพื้นที่เสี่ยง

#### แนวทางการพัฒนา :

- ส่งเสริมการอนุรักษ์ ป่าไม้ คุ้มครอง ป้องกัน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
- บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แบบบูรณาการทุกภาคส่วน

- พัฒนาศักยภาพเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมและกระบวนการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  - ส่งเสริมการนาเทคโนโลยี นวัตกรรม มาประยุกต์ใช้ในระบบการผลิต เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม
- 4) **ประเด็นการพัฒนาที่ 4 :** ยกระดับคุณภาพชีวิตสู่เมืองสุขภาพ และความปลอดภัย เพื่อสร้างสังคมให้มั่นคง น่ายุ่

**เป้าหมาย :**

- ประชาชนจังหวัดพังงามีความสุขบนพื้นฐานสุขภาพที่ดีที่มีความมั่นคงอย่างยั่งยืน
- สร้างพังงาศึกษาหรือสังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดช่วงวัย
- ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- สนับสนุนกลุ่ม องค์กรชุมชน สังคมมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคมให้มีความอยู่ดีมีสุขร่วมกันอย่างยั่งยืน
- ส่งเสริมและพัฒนาการสร้างงาน สร้างรายได้ และขยายโอกาสผู้ด้อยโอกาสทางสังคมให้เข้าถึงและทั่วถึง
- ประชาชนสามารถดำรงชีพภายใต้บรรทัดฐานและค่านิยมของสังคมได้อย่างปกติสุข
- แรงงานและผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาส่งเสริมอาชีพ ตรงตามความต้องการของตลาดแรงงาน
- ประชาชนชาวจังหวัดพังงามีคุณธรรม จริยธรรม อยู่บนพื้นฐานปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

**แนวทางการพัฒนา**

- ส่งเสริมสังคมแห่งการเรียนรู้ “พังงาศึกษา”
- เสริมสร้างความมั่นคงในอาชีพ สร้างงานสร้างรายได้และการเข้าถึงสวัสดิการ
- เพิ่มประสิทธิภาพระบบรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในทุกพื้นที่
- ส่งเสริมจิตสำนึกและกระบวนการมีส่วนร่วม ในการแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงและปัญหาอาเสพติด
- ส่งเสริมทุนทางสังคมหรือพลังทางสังคม และภาคีการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างชุมชนเข้มแข็ง
- ยกระดับคุณภาพการให้บริการสาธารณสุข ส่งเสริม ป้องกัน ฟื้นฟู สุขภาวะทุกช่วงวัย
- พัฒนายกระดับศักยภาพแรงงานให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับภูมิภาค
- ส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการบริหารข้อมูลเมือง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารของภาครัฐ และการให้บริการข้อมูลแก่ประชาชน

### 2.1.17 แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา: ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การศึกษา นวัตกรรมบริการในระดับมาตรฐานนานาชาติ และการพัฒนาที่ยั่งยืน

#### เป้าประสงค์ :

- 1) การพัฒนาสู่เมืองเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม และบริการมูลค่าสูงระดับนานาชาติ
- 2) การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 3) การพัฒนาคน สังคม บริการรัฐ และการจัดการความมั่นคง ความปลอดภัย รวมถึงความสงบเรียบร้อย

#### แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตร พืชอัตลักษณ์ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์สินค้าเกษตร ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
- ส่งเสริมการพัฒนา Smart City เพื่อให้จังหวัดภูเก็ตมีเศรษฐกิจทางเลือก และเป็นเมืองที่มีความทันสมัยในทุกด้าน
- เสริมสร้างความสามารถในการพัฒนา Sport Tourism เพื่อพัฒนาจังหวัดภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับนานาชาติ
- ส่งเสริมการพัฒนา City of Gastronomy เพื่อให้ความหลากหลายทางวัฒนธรรมทางด้านอาหาร สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมการพัฒนา Medical Hub เพื่อให้ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพในภูมิภาคอันดามัน
- ส่งเสริมการพัฒนา Marina Hub เพื่อให้ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก
- ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการค้าปลา Tuna ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปลาทูน่า ในภูมิภาค ASEAN เพื่อเป็นธุรกิจอีกสาขาหนึ่งของจังหวัดภูเก็ต
- ส่งเสริมให้จังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองศูนย์กลางการศึกษานานาชาติในระดับภูมิภาค
- ส่งเสริมการเป็นศูนย์ MICE City ของภูมิภาคอันดามัน และพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง
- พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศ และเป็นเมืองที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมพร้อมทั้งมีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างยั่งยืน
- พัฒนาระบบบริหารจัดการ ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ (ทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ) ของจังหวัดภูเก็ตให้มีความเชื่อมโยงในทุกพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางรองรับการเป็นเมือง ท่องเที่ยวนานาชาติ



- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองสีเขียว การใช้พลังงานสะอาด และส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เท่าทันการเปลี่ยนแปลง
- การพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง ภูมิทัศน์เมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่ยั่งยืน เป็นเมืองที่ทันสมัยระดับสากล
- พัฒนาศักยภาพของคนให้รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก พร้อมทั้งส่งเสริมทฤษฎีใหม่ และพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็งเป็นฐานรากทางเศรษฐกิจในระดับพื้นที่
- พัฒนาศักยภาพระบบการจัดการความสงบเรียบร้อย สู่เมืองแห่งความปลอดภัย ส่งเสริมความเป็นธรรม รวมถึงการเข้าถึงสิทธิและสวัสดิการในสังคม
- พัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐให้มีสมรรถนะสูง มีระบบการบริหารที่มีความคล่องตัว สามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบบริการที่มีคุณภาพ ทันสมัยและได้มาตรฐาน

#### ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) **ประเด็นการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาสู่เมืองเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม และ บริการมูลค่าสูงระดับนานาชาติ

##### เป้าหมาย :

- เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดให้เข้มแข็ง มีผู้ประกอบการมีศักยภาพสูง และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวด้าน MICE กีฬา และ Marina ในภูมิภาคอาเซียน และนานาชาติ
- เพื่อสร้างคุณค่า มูลค่าจากการเกษตร ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว และนวัตกรรมทางการเกษตรสู่แบรนด์ที่แข่งขันได้
- เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน การสร้างงานอาชีพแก่ประชาชนในชุมชน
- เพื่อเสริมสร้างความพร้อมของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ การศึกษาในระดับนานาชาติ
- เพื่อพัฒนาบริการทางการแพทย์รองรับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และการพัฒนาเป็นแหล่งบริการมูลค่าสูง ที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาบริการทางการแพทย์ เพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ
- เพื่อส่งเสริมให้จังหวัดภูเก็ตได้พัฒนาเป็นศูนย์กลางในการส่งออกปลาทูน่าและผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปลาทูน่าของภูมิภาค

- 2) **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

##### เป้าหมาย :

- เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด ที่สามารถลดมลภาวะ สร้างความปลอดภัย และมีมาตรฐานระดับสากล ครอบคลุมทั้งพื้นที่
  - เพื่อพัฒนาจังหวัดภูเก็ตให้มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การสื่อสาร สาธารณูปโภค และการจัดการเมืองที่มีมาตรฐานการดูแลสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาสู่ เมืองที่น่าอยู่ ยั่งยืนเป็นสากล และเป็นที่ยังพอใจ
- 3) **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาคน สังคม บริการภาครัฐ และการจัดการความมั่นคง ปลอดภัย และความสงบเรียบร้อย

**เป้าหมาย :**

- เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของประชาชนที่เท่าทันการเปลี่ยนแปลง โดยมีภูมิคุ้มกัน ต่อ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลง และวิกฤติทางเศรษฐกิจ โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัด ประเทศ และนานาชาติ
- เพื่อพัฒนาบริการของรัฐให้สามารถรองรับการแข่งขันได้ และหนุนเสริมเศรษฐกิจของ จังหวัด
- เพื่อเสริมสร้างความสันติสุขในชุมชน จังหวัด ที่ทุกภาคส่วนเชื่อมั่นและวางใจได้

### 2.1.18 แผนพัฒนาจังหวัดกระบี่ (พ.ศ.2566-2570)

**เป้าหมายการพัฒนา :** เมืองท่องเที่ยวคุณภาพระดับนานาชาติ เกษตรอุตสาหกรรมยั่งยืน สังคมน่าอยู่ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง

**เป้าประสงค์ :**

- 1) พัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพที่เติบโตอย่างยั่งยืนในระดับนานาชาติ เชื่อมโยงกับ ศิลปะวัฒนธรรม อัตลักษณ์ และวิถีชุมชน
- 2) เสริมสร้างศักยภาพเศรษฐกิจทั้งภาคการท่องเที่ยว เกษตร อุตสาหกรรม ของจังหวัดให้มีคุณภาพ แข่งขันได้ มีคุณธรรม รับผิดชอบต่อสังคมและเป็นเศรษฐกิจบนฐานความรู้และปรัชญาเศรษฐกิจ พอเพียง
- 3) พัฒนาคคนให้มีคุณภาพ มีคุณธรรม สามารถนำความรู้และทักษะไปใช้ในการดำรงชีวิตและ ประกอบอาชีพได้อย่างเต็มศักยภาพ และสามารถปรับตัวรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง
- 4) ดำรงความหลากหลายทางชีวภาพ และสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพ สิ่งแวดล้อม

**ตัวชี้วัด :**

- 1) อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 3
- 2) ประชากรที่อยู่ใต้เส้นความยากจน ไม่เกินร้อยละ 5.69
- 3) อัตราการว่างงาน ต่ำกว่าร้อยละ 3

## ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและยั่งยืน เพิ่มศักยภาพให้ได้มาตรฐานสากล บนฐานอัตลักษณ์ และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคและนานาชาติ

### เป้าหมาย

- เพื่อพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพสูงที่หลากหลาย มีความโดดเด่น และเติบโตอย่างยั่งยืน ในระดับนานาชาติ เป็นศูนย์กลาง MICE CITY เชื่อมโยงกับศิลปวัฒนธรรม กีฬา วิถีชุมชน มีอัตลักษณ์ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- เพื่อพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ สร้างงาน สร้างรายได้ และกระจายรายได้ถึงชุมชน เพื่อพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพในการบริการระดับสากลบนฐานอัตลักษณ์ท้องถิ่น มีความสามารถในการปรับตัวพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
- เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมรองรับคนทั้งมวล สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว
- เพื่อการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สมดุลกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เชื่อมโยงการท่องเที่ยวของจังหวัดสู่ภูมิภาคและนานาชาติ
- เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว และมาตรฐานการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินด้านภัยพิบัติสุขอนามัยสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และภาพลักษณ์ที่ดีแก่นักท่องเที่ยว

### แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพสูงที่หลากหลาย มีความโดดเด่น และเติบโตอย่างยั่งยืน ในระดับนานาชาติ เป็นศูนย์กลาง MICE CITY เชื่อมโยงกับศิลปวัฒนธรรม กีฬา วิถีชุมชน มีอัตลักษณ์ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- พัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์ หลากหลาย มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ สร้างงาน สร้างรายได้และกระจายรายได้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจท้องถิ่น
- พัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพในการบริการระดับสากลบนฐานอัตลักษณ์ท้องถิ่น มีความสามารถในการปรับตัวพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมที่เชื่อมโยง มีความปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมรองรับคนทั้งมวล ตามมาตรฐานสากล สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว

- การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สมดุลกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เชื่อมโยงการท่องเที่ยวของจังหวัดสุราษฎร์ธานีและ นานาชาติ
- ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สุขอนามัย พร้อมป้องกันและรับมือ กับปัจจัยเสี่ยงทุกรูปแบบ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีแก่นักท่องเที่ยว

**2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2** ยกระดับขีดความสามารถในการผลิตด้านการเกษตร แปรรูป และตลาดสินค้า เกษตรอย่างครบวงจรควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมสะอาดและพลังงานทางเลือก

**วัตถุประสงค์**

- พัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นแหล่งผลิตปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มคุณภาพ
- ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพ มาตรฐาน โดยใช้องค์ความรู้ เทคโนโลยี งานวิจัย และนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการแปรรูป
- พัฒนาภาคเกษตรกรรมให้มีความหลากหลาย เพื่อให้ภาคเกษตรมีเสถียรภาพทางการเกษตร มีความมั่นคง ด้านอาหาร และปลอดภัยต่อผู้บริโภค
- ส่งเสริมการสร้างมูลค่าการผลิตสินค้าเกษตร เพื่อให้เกษตรกรมีความมั่นคงด้านรายได้ และเป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญหลักของจังหวัด
- พัฒนาจังหวัดกระบี่ให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสะอาด และมีการใช้พลังงานทดแทน

**แนวทางการพัฒนา**

- เพิ่มผลิตภาพการผลิตปาล์ม น้ำมัน ปาล์ม และยางพารา
- ส่งเสริมการทำเกษตรกรรมยั่งยืน เช่น เกษตรผสมผสาน เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรอินทรีย์ หรืออื่น ๆ ตามแนวทางปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
- พัฒนาศักยภาพเกษตรกร เกษตรกรรุ่นใหม่ และสถาบันเกษตรกรในการบริหารจัดการสินค้า เกษตรให้มีคุณภาพแบบครบวงจร
- ขยายฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่หลากหลาย เพื่อสร้างอาชีพ สร้างรายได้ และความมั่นคง ด้านอาหาร
- พัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำ ให้มีประสิทธิภาพทั้งระบบน้ำในเขตชลประทาน และ นอกเขตชลประทานให้ครอบคลุมทั่วถึง
- บริหารจัดการทรัพยากรดินอย่างสมดุลและยั่งยืนด้วยการฟื้นฟูปรับปรุงดิน และอนุรักษ์ดิน และน้ำ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับภาคเกษตรและอุตสาหกรรม
- ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี หรืองานวิจัย หรือนวัตกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่ม

- ส่งเสริมและยกระดับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พัฒนาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่ผู้บริโภค
- ส่งเสริมการตลาด พัฒนาตลาดสินค้าเกษตร (ทั้งตลาดออฟไลน์และออนไลน์) และทำเทียบเรือประมง ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน
- พัฒนาพลังงานทดแทนเพื่อใช้เป็นแหล่งพลังงานทางเลือกของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัดกระบี่ เข้าสู่อุตสาหกรรมสะอาดมีมาตรฐาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับ BCG MODEL

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนสู่สังคมน่าอยู่ และปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง

วัตถุประสงค์

- ประชาชนมีความสุข และมีคุณภาพชีวิตดี
- เป็นสังคมแห่งการเรียนรู้ทุกช่วงวัย และเยาวชนให้ได้รับการศึกษาที่มีคุณภาพ
- ประชาชนได้รับบริการจากสาธารณสุขขั้นพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอและมีคุณภาพ
- การบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ ให้ประชาชนได้รับบริการอย่างทั่วถึง
- ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- แรงงานมีศักยภาพและทักษะความสามารถตรงตามความต้องการของตลาดแรงงานและแข่งขันได้
- แรงงานและผู้ด้อยโอกาสได้รับการคุ้มครองจากสวัสดิการ
- ประชาชนมีคุณธรรม จริยธรรม และใช้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อเป็นภูมิคุ้มกันในการดำรงชีวิต

แนวทางการพัฒนา

- เสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมและความร่วมมือของเครือข่ายเพื่อปรับตัวให้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง
- ปรราบปราม ป้องกัน และบำบัด การแพร่ระบาดของยาเสพติดและอบายมุขทุกกลุ่ม
- สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแก่ประชาชนทุกพื้นที่
- ยกระดับคุณภาพการศึกษาของเยาวชน และพัฒนาสังคมแห่งการเรียนรู้ทุกช่วงวัย
- พัฒนาศักยภาพของแรงงานให้มีขีดความสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง แข่งขันได้ในระดับประเทศและสากล ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของแรงงาน
- ยกระดับคุณภาพชีวิตครัวเรือนเพื่อให้ครัวเรือนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- พัฒนาสถาบันครอบครัวให้มีความเข้มแข็งพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคม

- จัดสวัสดิการสังคมให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย และให้ความช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสในสังคมและกลุ่มเปราะบางในสังคม
  - สร้างค่านิยมที่พึงประสงค์ของคนกระบี่ เสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมในการดำรงชีวิต และอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมประเพณีเมืองกระบี่
  - ยกระดับคุณภาพการให้บริการสาธารณสุข ส่งเสริมการควบคุม ป้องกันโรค และฟื้นฟูสุขภาพ ทุกช่วงวัย
  - พัฒนาและส่งเสริมกีฬาเพื่อสร้างสุขภาวะที่ดีของประชาชน
  - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
  - ส่งเสริมการดำรงชีวิตของประชาชนตามแนวทางพระราชดำริและหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์
  - สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
- 4) ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความยั่งยืน  
วัตถุประสงค์

- พื้นที่ ชุมชน มีการบริหารจัดการ รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ทรัพยากรป่าไม้ได้รับการดูแลรักษาและฟื้นฟูให้คงความอุดมสมบูรณ์
- ทรัพยากรน้ำมีคุณภาพดี มีปริมาณเพียงพอ
- เป็นเมืองสะอาด มีการบริหารจัดการขยะที่ถูกต้อง
- ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

#### แนวทางการพัฒนา

- คุ้มครอง ป้องกัน รักษา ฟื้นฟูพื้นที่ป่า และป่าอนุรักษ์
- ป้องกันและควบคุมการสร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมโดยบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- พัฒนาระบบบำบัดมลพิษที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และเพียงพอ
- สร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการจัดการอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน
- บริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งโดยคำนึงถึงภูมิปัญญาท้องถิ่น
- บริหารจัดการทรัพยากรน้ำแบบบูรณาการทุกภาคส่วน
- สร้างจิตสำนึกของประชาชน ไม่ให้ทำลายและมีส่วนร่วมในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมส่งเสริมกิจกรรม CSR ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

### 2.1.19 แผนพัฒนาจังหวัดตรัง (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด : เมืองแห่งคุณภาพชีวิตที่ดีและยั่งยืน

เป้าประสงค์ :

- 1) เศรษฐกิจของจังหวัดเติบโตอย่างสมดุลและต่อเนื่อง
- 2) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีและชุมชนเข้มแข็ง
- 3) ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) สร้างฐานของเศรษฐกิจของจังหวัดด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมที่มั่นคงและยั่งยืน กำหนดเป้าประสงค์ให้เกษตรกรและผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น สินค้าเกษตรและสินค้าชุมชนที่สำคัญของจังหวัดได้รับการพัฒนาการผลิตให้มีคุณภาพมาตรฐาน และทรัพยากรทางการเกษตร และอุตสาหกรรมมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุล และยั่งยืน
- 2) ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพ เพื่อสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง กำหนดเป้าประสงค์ให้ รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐาน
- 3) เสริมสร้างความมั่นคงทางสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษาเรียนรู้อย่างมีคุณภาพ กำหนดเป้าประสงค์ให้ ตรังเป็นสังคมอยู่เย็นเป็นสุข ประชาชนมีรายได้และหลักประกันที่มั่นคง อัตราการตายด้วยโรคที่เป็นปัญหาสำคัญลดลง และประชาชนมีการศึกษาเรียนรู้ดีและมีคุณภาพ
- 4) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พะยูน สัตว์ทะเลหายาก และพลังงานอย่างเหมาะสมกับชุมชน/พื้นที่ และมีความยั่งยืน กำหนดเป้าประสงค์ให้ ทรัพยากรธรรมชาติ มีความอุดมสมบูรณ์ พัฒนาคนและแหล่งเรียนรู้ด้านทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน เพื่อให้มีความพร้อมในการบริหารจัดการ และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานมีการบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

- 1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 สร้างฐานเศรษฐกิจของจังหวัดด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่มั่นคงและยั่งยืน

เป้าประสงค์

- เกษตรกรและผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น
- สินค้าเกษตรและสินค้าชุมชนที่สำคัญของจังหวัดได้รับการพัฒนาการผลิตให้มีคุณภาพมาตรฐาน
- ทรัพยากรการเกษตรและอุตสาหกรรมมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุล และยั่งยืน

#### แนวทางการพัฒนา

- การสร้างความเข้มแข็งเกษตรกรและองค์กรเกษตรกร
- ส่งเสริมการผลิต การแปรรูป และการตลาดสินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- การพัฒนาพืชเกษตรและสินค้า อัตลักษณ์พื้นถิ่นเข้าสู่มาตรฐาน สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)
- ส่งเสริมการทำเกษตรกรรมยั่งยืนโดยการประยุกต์ใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
- การบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ สมดุล และยั่งยืน

2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพเพื่อสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

#### เป้าประสงค์

- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน

#### แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสู่มาตรฐานการท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วม
- เพิ่มมูลค่า นวัตกรรมยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ บุคลากร และการบริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน
- ส่งเสริมการตลาดประชาสัมพันธ์ และเทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพ

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 เสริมสร้างความมั่นคง ทางสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษาเรียนรู้ที่มีคุณภาพ

#### เป้าประสงค์

- ตรีงเป็นสังคมอยู่เย็น เป็นสุข
- ประชาชนมีรายได้และหลักประกันที่มั่นคง
- อัตราการตายด้วยโรคที่เป็นปัญหาสำคัญลดลง
- ประชาชนมีการศึกษาเรียนรู้ดีและมีคุณภาพ

#### แนวทางการพัฒนา

- เสริมสร้างสังคมคุณธรรมมีจิตสาธารณะ ครอบครัวยุบอุ่น ชุมชนท้องถิ่น เข้มแข็งปลอดภัยและปลอดภัยเสพติด
- พัฒนาคุณภาพชีวิตภายใต้เศรษฐกิจฐานรากของคนทุกช่วงวัย
- ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของแรงงานในระบบและนอกระบบ แรงงานผู้สูงอายุ และแรงงานคนพิการได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายและมีคุณภาพชีวิตที่ดี



- พัฒนาการศึกษาระดับและแก้ไขปัญหาเด็กและเยาวชนแบบบูรณาการ

4) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 บริหารจัดการทรัพยากร ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พะยูน สัตว์ทะเลหายาก และพลังงานอย่างเหมาะสมกับชุมชน/พื้นที่ และมีความยั่งยืน

เป้าประสงค์

- ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์
- พัฒนาคนและแหล่งเรียนรู้ด้านทรัพยากร ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานเพื่อให้ความพร้อมในการบริหารจัดการ
- การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานมีการบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนา

- ป้องกันการบุกรุกทำลายป่า ส่งเสริมการปลูกป่าแบบบูรณาการและเพิ่มพื้นที่สีเขียว
- ส่งเสริมการอนุรักษ์ป่าต้นน้ำ แหล่งน้ำต่าง ๆ ทรัพยากร ทางทะเล และชายฝั่งโดยการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม
- บูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการบริหาร จัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม
- สนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในการจัดการขยะแบบบูรณาการและเป็นระบบ
- แก้ปัญหาการ กัดเซาะริมตลิ่งแม่น้ำและชายฝั่ง
- อนุรักษ์ พื้่นฟู และคุ้มครองพะยูนและถิ่นที่อยู่อาศัยและสัตว์ทะเลหายาก

## 2.1.20 แผนพัฒนาจังหวัดสตูล (พ.ศ.2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด : สตูลเมืองแห่งความผาสุกที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์ :

เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี บนพื้นฐานสังคมพหุวัฒนธรรม ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีและชุมชนเข้มแข็ง ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด :

1) ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การเติบโตทางเศรษฐกิจบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจฐานการเกษตรสร้างสรรค์คุณค่าที่มีคุณภาพ มาตรฐาน แข่งขันได้
- เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่มีมาตรฐาน ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- เพื่อสร้าง และพัฒนาระบบเศรษฐกิจฐานรากให้มีความเข้มแข็ง เชื่อมโยงเป็นห่วงโซ่เศรษฐกิจสร้างงาน อาชีพ ให้กับประชาชนในชุมชน
- เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ และปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุน การค้า การบริการ
- เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และส่งเสริมการค้าชายแดน

แนวทางการพัฒนา :

- ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่เน้นคุณภาพและเพิ่มมูลค่าจากฐานการมีแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก (Geo-Park) และการมีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาอยู่อาศัยในระยะยาว
- การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวโดยชุมชนให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับการบริการการท่องเที่ยว โดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายและความมั่นคงทางอาหารเป็นฐาน
- เสริมสร้างศักยภาพการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับประเทศและระดับนานาชาติ
- พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว (route) ให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์และตลาดการท่องเที่ยว
- พัฒนาศักยภาพบุคลากร ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และท่องเที่ยวธรรมชาติ โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม ผสมผสานเทคโนโลยีให้เกิดนวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวสู่ตลาดการท่องเที่ยว 4.0

- ส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่การค้า การท่องเที่ยว ให้มีความทันสมัยได้มาตรฐานและเชื่อมโยงอาเซียน
- พัฒนาและส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลแบบครบวงจรในลักษณะ Smart Farming
- ส่งเสริมและพัฒนาสถาบันเกษตรกร ผู้ประกอบการ และเชื่อมโยงเครือข่ายภาคเกษตรกร สร้างฐานการเกษตรอุตสาหกรรมให้เข้มแข็งและแข่งขันได้
- ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเกษตรกร กลุ่มเกษตรกรให้นำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการเกษตรให้เหมาะสมกับศักยภาพพื้นที่เพื่อผลิตสินค้าเกษตรในระดับครัวเรือน และเชื่อมโยงสู่ชุมชน
- ส่งเสริมการอนุรักษ์พันธุกรรมพืชพื้นถิ่น และพัฒนาสินค้าเกษตร GI
- ส่งเสริมการสร้างคลังอาหารชุมชนและตลาดเกษตรอินทรีย์หรือตลาดสีเขียวเพื่อสร้างสุขอย่างยั่งยืน
- สนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล และบริการ ฮาลาล เชื่อมโยงชายแดนใต้และสังคมมุสลิมนานาชาติ
- สร้างการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) และอุตสาหกรรมชุมชนสีเขียว
  - พัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP และผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาท้องถิ่นและนวัตกรรมวิถีชุมชน ส่งเสริมการสร้าง Brand การค้าที่สามารถแข่งขันได้
  - พัฒนา และยกระดับทักษะฝีมือแรงงาน ส่งเสริมการมีงานทำ มีทักษะแรงงานที่แข่งขันได้ และเข้าถึงสวัสดิการประกันสังคม เพื่อการพึ่งตนเองทางรายได้ที่มั่นคงและยั่งยืน
  - พัฒนาและฝึกอาชีพ ให้กับผู้สูงอายุและผู้ด้อยโอกาส ให้มีความรู้สุมวัย มีอาชีพ มีรายได้พึ่งพาตนเองได้
  - ส่งเสริมเศรษฐกิจฐานรากให้เข้มแข็ง เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันจากผลกระทบของเศรษฐกิจมหภาค

## 2) ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาคุณภาพ สังคมแห่งความสงบเรียบร้อย สันติสุข และระบบบริการรัฐที่มีประสิทธิภาพสูง

### วัตถุประสงค์

- เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงในชีวิตแก่ประชาชนให้มีงานอาชีพ มีรายได้ มีที่อยู่อาศัย และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพแก่ประชาชนให้สามารถพึ่งตนเองทางสุขภาพได้
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาครอบครัว และสร้างค่านิยมการดูแลคนเปราะบาง การพัฒนาคุณภาพชีวิตคนเปราะบาง ลดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนา

- เพื่อส่งเสริม สนับสนุน การอนุรักษ์ ส่งเสริมวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ประเพณี และวิถีชีวิตเมืองสตูลให้ยั่งยืน
- ส่งเสริมการพัฒนาประชาชนคุณภาพรองรับการเติบโตของจังหวัดในทุกมิติ
- เพื่อส่งเสริมหมู่บ้านให้มีความเข้มแข็งในการจัดการความสงบเรียบร้อย และการเสริมสร้างสันติสุขในพื้นที่อย่างยั่งยืน เป็นเมืองพหุวัฒนธรรมที่สงบ
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาบริการของรัฐที่มีคุณภาพ เข้าถึงการบริการประชาชน เป็นที่พึงพอใจของประชาชน

**แนวทางการพัฒนา :**

- สร้างเมืองให้น่าอยู่ สะอาด สงบ บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรมด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เป็นสังคมพหุวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง
- ส่งเสริมความเข้มแข็ง ความอบอุ่น ความสัมพันธ์ที่ดีของสมาชิกในครอบครัว และความผาสุกในชุมชน
- สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจชุมชนเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ส่งเสริมและสนับสนุนภาคีเครือข่ายทางด้านสังคม จิตอาสาและองค์กรสาธารณประโยชน์ให้เข้มแข็งและเป็นหุ้นส่วนในการพัฒนาสังคม
- ส่งเสริมการจัดระเบียบความสงบเรียบร้อยในหมู่บ้าน ชุมชนและสังคมให้มีความเข้มแข็ง มุ่งขจัดอาชญากรรม ยาเสพติด ภัยคุกคามด้วยกลไกทางกฎหมาย หลักธรรมทางศาสนา และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- พัฒนาการบริการทางการแพทย์ ส่งเสริม การสร้างภูมิคุ้มกันให้ประชาชน และภูมิปัญญาแพทย์แผนไทย
- พัฒนาและยกระดับคุณภาพการศึกษาการเรียนรู้ของชุมชนและประชาชนให้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงทุกระดับ สมบูรณ์ด้วยทักษะศตวรรษที่ 21
- เสริมสร้างธรรมาภิบาลภาครัฐ และยกระดับมาตรฐานบริการของรัฐ ให้มีความทันสมัยเพิ่มคุณภาพการบริการตามบริบทของพื้นที่ที่ประชาชนพึงพอใจ
- บูรณาการความร่วมมือด้านกฎหมาย เพื่อสร้าง มาตรการในการให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ด้อยโอกาส ขาดที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัย
- ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพและสุขภาวะของผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้ด้อยโอกาส และคนยากจน ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม
- สร้างการรับรู้ ด้านกฎหมายและเคารพสิทธิ เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นต่อกระบวนการอำนวยความยุติธรรม และลดความเหลื่อมล้ำของสังคม

3) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความทันสมัยของเมือง การคมนาคม โลจิสติกส์และการเชื่อมโยงภูมิภาค

วัตถุประสงค์

- เพื่อปรับปรุง พัฒนา เส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยง ให้สามารถรองรับการค้า การท่องเที่ยว การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด
- เพื่อยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการพัฒนาจังหวัด ชุมชน เศรษฐกิจ และสังคมแห่งอนาคต
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่ ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและพัฒนาาระบบการบริหารจัดการพื้นที่การค้าชายแดนทุกช่องทาง ทั้งทางบกและทางทะเลให้มีความพร้อมและบริการที่ทันสมัยและมาตรฐาน
- ส่งเสริมการเปิดประตูการค้า การลงทุน และการขนส่งระดับภูมิภาคด้วยการคมนาคมหลากหลายรูปแบบ และพัฒนาเส้นทางทางทะเลเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียและภูมิภาคอื่น
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รองรับเส้นทางท่องเที่ยวที่สอดคล้องเชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐานเชื่อมโยงในภูมิภาคและต่างประเทศ
- พัฒนาพื้นที่เมืองให้เป็น Smart City

4) ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณค่าแห่งชีวิตและการอนุรักษ์ที่ยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว และเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ในระบบนิเวศน์ป่าเขา
- เพื่อสร้างแหล่งอาหารทางทะเล และระบบนิเวศน์ทางทะเลสนับสนุนการท่องเที่ยว และการสร้างแหล่งอาหาร
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่เติบโตอย่างยั่งยืน
- เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการน้ำ รองรับความมั่นคงทางน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม
- เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงาน รองรับบริการเกษตร การท่องเที่ยว และการพัฒนาคุณภาพชีวิต
- เพื่อสร้างมาตรฐานการจัดการขยะ น้ำเสีย มลพิษ ที่ได้มาตรฐาน บนฐานการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชน อย่างเข้มแข็ง
- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของจังหวัดในการรับมือกับภัยทางธรรมชาติ

### แนวทางการพัฒนา

- สร้างวัฒนธรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชน ชุมชนและพื้นที่ท่องเที่ยวทุกแห่งให้เข้มแข็งและยั่งยืน
- พัฒนาพื้นที่เกาะให้โดดเด่นด้านธรรมชาติบริสุทธิ์ รักษาแหล่งท่องเที่ยวให้คงความเป็นธรรมชาติที่บริสุทธิ์พร้อมสร้างเมืองสตูลให้สะอาดสิ่งแวดล้อมดีบนพื้นฐานจากชุมชนหมู่บ้าน
- สร้างคุณค่าจากธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมสู่แหล่งพลังงานทดแทน พลังงานทางเลือก เพื่อพึ่งตนเองและเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศ ป่าเขา นิเวศลำนน้ำ นิเวศป่าชายเลน และนิเวศทางทะเล
- ส่งเสริมการจัดการขยะแบบครบวงจรสู่เมืองสะอาดระดับประเทศที่โดดเด่นด้านการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการขยะมูลฝอยตั้งแต่ต้นทาง
- ส่งเสริมและสนับสนุนการนำขยะมารีไซเคิลเพื่อหมุนเวียนนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่
- สร้างกลไกการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างเป็นระบบ ทั้งระยะสั้น กลาง ระยะยาว ด้วยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และสร้างความมั่นคงทางน้ำรองรับการเติบโตของเมือง และความเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลก
- พัฒนาระบบการจัดการปัญหาทางสิ่งแวดล้อมจากผลกระทบของโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- พัฒนาระบบป้องกันน้ำท่วม เชื่อมป้องกันตลิ่งให้สามารถป้องกันน้ำท่วมหรือป้องกันริมตลิ่งที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชน ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ

## 2.2 งานศึกษา รวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในด้านต่าง ๆ

### 2.2.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม

#### 2.2.1.1 จังหวัดระนอง

##### 1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดระนอง มีประชากรจำนวน 194,573 คน จำแนกเป็นเพศชาย 98,136 คน และเพศหญิงจำนวน 96,437 คน

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
ระนอง	190	191	193	194	194	194

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

## 2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดระนอง มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 95,752 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-2 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
ระนอง	88	89	91	92	94	95

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

## 3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดระนอง มีจำนวนทั้งสิ้น 102,574 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 98,821 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 3,753 คัน

ตารางที่ 2.2-3 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดระนอง (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	<b>98,821</b>
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	15,453
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	635
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	18,225
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	1
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	-
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	-
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	-
รถยนต์บริการทัศนาวจร Tour Taxi	4
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	63,880
รถแทรกเตอร์ Tractor	227
รถบดถนน Road Roller	57
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	1
รถพ่วง Automobile Trailer	4
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	334
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	<b>3,753</b>
<b>รวมรถโดยสาร Bus : Total</b>	<b>564</b>
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	413
หมวด 1	100
หมวด 2	26
หมวด 3	75
หมวด 4	207
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	5
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	134
ไม่ประจำทาง	134
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	17
ส่วนบุคคล	17
ระหว่างประเทศ	-
<b>รวมรถบรรทุก Truck : Total</b>	<b>3,189</b>
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	801
ไม่ประจำทาง	801
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	2,388
ส่วนบุคคล	2,388
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	-
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>102,574</b>

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565



#### 4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดระนอง (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดระนองมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 29,823 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-4 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดระนอง ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2560 - 2564

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคเกษตรกรรม	11,550	11,749	11,264	13,628	13,616
เกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง	11,550	11,749	11,264	13,628	13,616
ภาคนอกเกษตร	16,386	16,514	16,588	17,110	16,206
อุตสาหกรรม	2,672	3,167	2,774	3,046	2,755
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	127	138	138	135	150
การผลิต	2,019	2,544	2,153	2,385	2,093
การจ่ายไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	420	372	383	411	405
น้ำประปา และการจัดการของเสีย	107	113	100	115	107
บริการ	13,714	13,347	13,814	14,064	13,451
การก่อสร้าง	1,054	1,090	1,343	1,140	1,030
การขายส่งและการขายปลีก	4,329	4,275	4,157	4,639	4,598
การขนส่งและการเก็บรักษา	2,718	2,082	2,155	2,168	1,650
กิจกรรมที่พักและบริการอาหาร	305	345	367	194	127
ข้อมูลและการสื่อสาร	206	207	226	212	290
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	1,406	1,470	1,492	1,485	1,473
กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	914	935	999	1,134	1,145
กิจกรรมทางวิชาชีพวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	2	3	4	3	3
กิจกรรมบริการบริหารและสนับสนุน	87	93	98	35	16
การบริหารรัฐกิจและการป้องกัน	799	846	905	940	982
การศึกษา	1,095	1,053	1,051	1,046	1,070
กิจกรรมด้านสุขภาพของมนุษย์และสังคมสงเคราะห์	625	690	755	802	821
ศิลปะ บันเทิงและนันทนาการ	78	91	106	97	105
กิจกรรมบริการอื่น ๆ	96	168	157	170	171
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	27,935	28,263	27,929	30,223	29,823
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	104,757	104,891	101,861	108,395	105,256

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566

#### 5) อุตสาหกรรม

โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดระนองส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม โดยข้อมูลสะสม ณ 30 พฤศจิกายน 2565 มีจำนวนโรงงาน รวมทั้งสิ้น จำนวน 227 โรงงาน มีเงินลงทุนทั้งสิ้น จำนวน 4,325.109 ล้านบาท และมีคนงาน ทั้งสิ้น จำนวน 6,644 คน

โรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ ตั้งอยู่ในเขต อำเภอเมือง เนื่องจากมีความเจริญทางด้านสาธารณูปการต่าง ๆ โรงงานตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง อำเภอกระบุรี อำเภอกะเปอร์ อำเภอสูขุ

สำราญและอำเภอละอุ่น ตามลำดับ อุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดระนอง พิจารณาตามหมวดอุตสาหกรรม พบว่า หมวดอุตสาหกรรม ที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับแรก ดังนี้

อุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดระนอง พิจารณาตามหมวดอุตสาหกรรม พบว่า หมวดอุตสาหกรรม ที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับแรก ดังนี้

- 1) อุตสาหกรรมหมวดอาหาร ประกอบด้วยการผลิตเกี่ยวกับสัตว์น้ำเป็นหลัก เช่น การแปรรูปอาหารทะเล รองลงมา ได้แก่ การผลิตเกี่ยวกับการทำน้ำแข็งหรือบดขยี้่น้ำแข็ง และการผลิตเกี่ยวกับอาหารสัตว์ (ปลาป่น) ตามลำดับ
- 2) อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ประกอบด้วย การไส ซอยไม้แปรรูป แปรรูปไม้ยางพารา รองลงมาได้แก่การเลื่อยไม้ ทำวงกบประตูหน้าต่างไม้ และเครื่องเรือนจากไม้
- 3) อุตสาหกรรมหมวดขนส่ง ประกอบด้วย การผลิตเกี่ยวกับยานที่ขับเคลื่อน ด้วยเครื่องยนต์ หรือส่วนประกอบของยานดังกล่าวเป็นหลัก เช่น การซ่อมรถยนต์และเครื่องยนต์ รองลงมา ได้แก่ การผลิตเกี่ยวกับการซ่อมเรือ

ตารางที่ 2.2-5 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุดของจังหวัดระนอง 3 ลำดับแรก

ประเภท	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
อุตสาหกรรมอาหาร	62	1,961,487	4,112
อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	29	607,620	992
อุตสาหกรรมหมวดขนส่ง	13	332,398	191
<b>รวม</b>	<b>104</b>	<b>2,901.507</b>	<b>5,295</b>

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระนอง

อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงสุดที่สุดของจังหวัดระนอง คือ อุตสาหกรรมหมวดอาหาร มีเงินลงทุนทั้งสิ้น 2,162.6 ล้านบาท (ข้อมูลกรกฎาคม – ธันวาคม 2563)

ตารางที่ 2.2-6 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงสุดที่สุดของจังหวัดระนอง

กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุนรวม (ล้านบาท)	คนงานรวม
เกษตร	4	74.5	352
อาหาร	64	2,162.6	3,806
เครื่องตี	2	364.6	128
แปรรูปไม้	29	543.3	632
เครื่องเรือน	1	2.8	31

ตารางที่ 2.2-6 อุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนเป็นสัดส่วนสูงที่สุดของจังหวัดระนอง (ต่อ)

กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุนรวม (ล้านบาท)	คนงานรวม
ปิโตรเคมีฯ	7	127.2	57
ยาง	5	94.5	60
พลาสติก	3	24.5	47
อโลหะ	17	205.7	156
โลหะ	3	4.6	53
ซ่อมแซมโลหะ	4	27.8	37
เครื่องจักรกล	9	35.7	115
ผลิตยานพาหนะ	13	188.6	207

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระนอง

#### 6) แรงงาน

ข้อมูลแรงงานจังหวัดระนอง พ.ศ. 2560 – 2563 พบว่า ในปี 2563 จังหวัดระนองมีประชากรจำนวน 194,573 คน เป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 134,679 คน จำแนกเป็นผู้มีงานทำ จำนวน 133,024 คน ผู้ว่างงาน จำนวน 1,655 คน และผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน (ทำงานบ้าน เรียนหนังสือ และอื่น ๆ ) จำนวน 70,215 คน

ตารางที่ 2.2-7 ข้อมูลแรงงาน ปี พ.ศ. 2561 - 2563

รายการ	ปี พ.ศ. (คน)			
	2560	2561	2562	2563
ข้อมูลแรงงาน				
ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	201,835	203,007	204,007	204,894
ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	138,532	137,193	136,128	134,679
ผู้มีงานทำ	137,766	136,445	134,778	133,024
ผู้ว่างงาน	707	748	1,275	1,655
ผู้ทีนอกกำลังแรงงาน	63,363	65,814	67,879	70,215

ที่มา: สำนักงานแรงงานจังหวัดระนอง

### 2.2.1.2 จังหวัดพังงา

#### 1) จำนวนประชากร

จากสถิติจำนวนประชากรจังหวัดพังงาตามกรมการปกครอง พบว่าจังหวัดพังงามีประชากรทั้งสิ้น 267,440 คน แบ่งเป็นเพศชาย 133,459 คน และเพศหญิง 133,983 คน

ตารางที่ 2.2-8 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
พังงา	267	268	269	268	268	267

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

### 2) จำนวนครัวเรือน

จากสถิติจำนวนครัวเรือนของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดพังงามีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 122,210 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-9 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันครัวเรือน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
พังงา	112	114	116	119	121	122

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

### 3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดพังงา มีจำนวนทั้งสิ้น 126,864 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 122,808 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 4,056 คัน

ตารางที่ 2.2-10 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดพังงา (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	122,808
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	18,526
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	839
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	19,508
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	4
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	-
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	-
- ไม้ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	221
รถยนต์บริการทัศนอาจร Tour Taxi	90
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	83,175
รถแทรกเตอร์ Tractor	204
รถบดถนน Road Roller	25
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	1
รถพ่วง Automobile Trailer	5
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	210
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-

ตารางที่ 2.2-10 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดพังงา (พ.ศ. 2565) (ต่อ)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	4,056
รวมรถโดยสาร Bus : Total	1,387
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	278
หมวด 1	94
หมวด 2	-
หมวด 3	16
หมวด 4	156
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	12
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	1,037
ไม่ประจำทาง	1,037
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	72
ส่วนบุคคล	72
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	2,660
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	326
ไม่ประจำทาง	326
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	2,334
ส่วนบุคคล	2,334
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	9
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>126,864</b>

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

#### 4) ผลกระทบต่อมวลรวมของจังหวัด

เศรษฐกิจของจังหวัดพังงา มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2564 มูลค่า 83,646 ล้านบาท โดยมูลค่าส่วนใหญ่ยังคงขึ้นอยู่กับภาคบริการเป็นหลักโดยเฉพาะสาขาที่พักและบริการด้านอาหาร แต่ก็ยังต้องพึ่งพาภาคการเกษตรที่ช่วยเกื้อหนุน

ตารางที่ 2.2-11 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพังงาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2564

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคเกษตร	16,923	15,989	17,323	19,357	31,671

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
สาขาเกษตรกรรม การป่าไม้และการประมง	16,923	15,989	17,323	19,357	31,671
<b>ภาคนอกเกษตร</b>	<b>57,542</b>	<b>59,964</b>	<b>63,361</b>	<b>35,501</b>	<b>51,973</b>
<b>ภาคอุตสาหกรรม</b>	<b>3,282</b>	<b>3,414</b>	<b>3,421</b>	<b>3,183</b>	<b>6,143</b>
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	593	595	664	657	800
การผลิต	1,967	2,144	2,034	1,852	4,141
ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	648	600	640	587	997
การจัดหน้า การจัดการ และการบำบัดน้ำเสีย ของเสีย และสิ่งปฏิกูล	73	75	84	87	204
<b>ภาคบริการ</b>	<b>54,260</b>	<b>56,551</b>	<b>59,939</b>	<b>32,318</b>	<b>45,830</b>
การก่อสร้าง	1,014	1,146	1,203	719	2,497
การขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และ จักรยานยนต์	5,825	5,311	5,593	3692	10,111
การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	6,744	4,833	5,192	4,356	6,141
ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	28,328	32,103	34,466	9,965	10,403
ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	405	443	516	506	719
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	2,194	2,305	2,353	2,334	3,692
กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์	1,287	1,309	1,278	1,298	2,432
กิจกรรมทางวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	19	19	22	20	23
กิจกรรมการบริหารและการบริการสนับสนุน	2,600	2,942	2,998	489	524
การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาค บังคับ	2,092	2,323	2,425	2,378	3,331
การศึกษา	2,430	2,322	2,315	2,353	3,372
กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	970	1,103	1,191	1,172	1,973
ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	113	129	144	120	217
กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	240	263	243	225	393
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)</b>	<b>74,465</b>	<b>75,954</b>	<b>80,684</b>	<b>54,859</b>	<b>83,646</b>
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)</b>	<b>296,634</b>	<b>303,764</b>	<b>317,077</b>	<b>214,110</b>	<b>194,282</b>

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

## 5) อุตสาหกรรม

ในพื้นที่จังหวัดพังงา มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวนทั้งสิ้น 313 โรงงาน เงินลงทุนรวม 5,700.28 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 4,979 คน โดยจำแนกออกเป็นจำพวกโรงงานตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรกของจังหวัด ได้แก่

- 1) อุตสาหกรรมทั่วไป ประกอบด้วยการผลิตที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์วัสดุที่ใช้สำหรับการก่อสร้างเป็นหลัก เช่น การขุด ตัก ลอก คัด ล้างกรวดทรายหรือดินในที่ดินกรรมสิทธิ์

เพื่อจำหน่าย รองลงมาเป็นโม้ บด ย่อยหิน และดูดทราย ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 216 โรงงาน เงินลงทุน 3,292.45 ล้านบาท คนงาน 1,672 คน

- 2) อุตสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วยการผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอาหารเป็นหลัก รองลงมาได้แก่ สก๊ตน้ำมันปาล์มดิบ ผลิตภัณฑ์ทะเลแช่เย็นแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์ปลาแปรรูปอาหารทะเล ผลิตภัณฑ์ไอศกรีม ผลิตภัณฑ์เส้นก๋วยเตี๋ยวและเส้นหมี่เหลือง ผลิตภัณฑ์สมุนไพร และผลิตภัณฑ์ขนมอบแห้ง ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 45 โรงงาน เงินลงทุน 1,243.47 ล้านบาท คนงาน 1,188 คน
- 3) อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ประกอบด้วยการผลิตไม้ยางพาราแปรรูปเป็นหลัก เช่น ผลิตไม้แผ่นบางหรือไม้อัด และไม้ปาร์ติเกิ้ลบอร์ด รองลงมาเป็น แปรรูปอัดน้ำยา และอบไม้ยางพารา ทำวงกบประตู-หน้าต่างจากไม้ ทำลังจากไม้ยางพารา และเผาถ่านจากไม้ยางพารา ตามลำดับปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 52 โรงงาน เงินลงทุน 1,185.16 ล้านบาท คนงาน 2,119 คน

#### 6) แรงงาน

ข้อมูลการทำงานของประชากรจังหวัดพังงา ผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป 108,827 คน เป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม 61,458 คน และผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน 47,359 คน โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2-12

ตารางที่ 2.2-12 จำนวนแรงงานจังหวัดพังงา สถานภาพแรงงานไทย ปี พ.ศ. 2564

สถานภาพแรงงาน	ปี 2564
มีอายุ 15 ปีขึ้นไป	108,827
ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	61,468
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม	61,458
1.1 ผู้มีงานทำ	58,177
1.2 ผู้ว่างงาน	3,281
1.3 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	10
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	47,359
2.1 ทำงานบ้าน	26,407

ตารางที่ 2.2-12 จำนวนแรงงานจังหวัดพังงา สถานภาพแรงงานไทย ปี พ.ศ. 2564 (ต่อ)

สถานภาพแรงงาน	ปี 2564
2.2 เรียนหนังสือ	7,294
2.3 เด็ก/ชรา ทำงานไม่ได้	3,080
2.3 อื่น ๆ	10,579

ที่มา: การสำรวจภาวะการทำงานของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม



### 2.2.1.3 จังหวัดภูเก็ต

#### 1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดภูเก็ต มีประชากรจำนวน 417,891 คน จำแนกเป็นเพศชาย 197,101 คน และเพศหญิงจำนวน 220,790 คน

ตารางที่ 2.2-13 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
ภูเก็ต	402,017	410,211	416,582	414,471	419,217	417,891

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

#### 2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดภูเก็ต มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 281,204 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-14 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
ภูเก็ต	247	253	266	272	277	281

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

#### 3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต มีจำนวนทั้งสิ้น 481,700 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 470,703 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 10,997 คัน

ตารางที่ 2.2-15 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	<b>470,703</b>
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	130,761
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	3,125
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	42,511
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	14
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	302
- บุคคลธรรมดา	188
- นิติบุคคล	114
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	517
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	1,893
รถยนต์บริการทัศนจร Tour Taxi	1,846
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	288,141
รถแทรกเตอร์ Tractor	346
รถบดถนน Road Roller	27
รถไถงานเกษตรกรรม Farm Vehicle	-
รถพ่วง Automobile Trailer	19
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	1,057
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	144
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	<b>10,997</b>
<b>รวมรถโดยสาร Bus : Total</b>	<b>6,928</b>
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	371
หมวด 1	38
หมวด 2	32
หมวด 3	71
หมวด 4	230
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	-
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	6,381
ไม่ประจำทาง	6,381
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	176
ส่วนบุคคล	176
ระหว่างประเทศ	-
<b>รวมรถบรรทุก Truck : Total</b>	<b>4,069</b>
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	527
ไม่ประจำทาง	527
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	3,542
ส่วนบุคคล	3,542
ระหว่างประเทศ	-
โดยสารขนาดเล็ก Small Rural Bus	-
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>481,700</b>

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

#### 4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ในปี 2564 จังหวัดภูเก็ตมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี (Gross Provincial product : GPP) เท่ากับ 99,545 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-16 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2560 - 2564

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
เกษตร	6,067	6,371	7,401	9,048	7,054
- เกษตรกรรม การล่าสัตว์และการป่าไม้	6,067	6,371	7,401	9,048	7,054
นอกภาคเกษตร	206,784	229,842	241,315	125,568	92,490
ภาคอุตสาหกรรม	6,607	6,857	7,600	6,488	6,021
- การทำเหมืองแร่ และเหมืองหิน	0	0	0	0	0
- การผลิตอุตสาหกรรม	3,284	3,655	4,104	3,832	3,632
- การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	2,868	2,706	2,960	2,276	2,032
- การจัดหาน้ำ	455	496	536	380	357
ภาคบริการ	200,177	222,985	233,715	119,080	86,469
- การก่อสร้าง	4,969	6,336	6,581	4,451	4,211

ตารางที่ 2.2-16 ตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2560 - 2564 (ต่อ)

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
- การขายส่ง การขายปลีก	12,523	13,600	13,461	9,629	7,630
- การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า	41,124	44,741	43,860	26,776	18,664
- ที่พักแรม และบริการด้านอาหาร	95,719	108,343	115,890	37,907	16,846
- ข้อมูลข่าวสาร และการสื่อสาร	1,971	2,614	2,724	2,556	2,845
- กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย	10,034	11,053	11,309	10,455	9,991
- กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์	5,340	5,523	6,020	5,831	5,900
- กิจกรรมทางวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	761	845	995	690	570
- กิจกรรมการบริหาร และการบริการสนับสนุน	11,337	12,182	13,254	2,881	993
- การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	6,757	6,988	7,744	7,764	8,924
- การศึกษา	1,593	1,909	2,184	2,276	2,368
- กิจกรรมด้านสุขภาพ และงานสังคมสงเคราะห์	3,958	4,143	4,863	5,171	5,391
- ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	1,453	1,507	1,475	724	498
- กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	2,641	3,199	3,354	1,969	1,631
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	212,851	236,213	248,716	136,189	99,545
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)	296,634	303,764	317,076	214,110	194,282

ที่มา : สำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 5) อุตสาหกรรม

ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต มีโรงงานที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563 จำนวนทั้งสิ้น 254 โรงงาน เงินลงทุนรวม 11,087.50 ล้านบาท และจำนวนคนงานรวม 7,348 คน โดยจำแนกออกเป็นจำพวกโรงงานตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ดังนี้

ตารางที่ 2.2-17 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำนวน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

โรงงานจำพวกที่	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
1	1	4.05	96
2	1	12.01	55
3	282	1,1071.44	7,197
รวม	284	1,1087.50	7,348

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2.2-18 ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมแยกอำเภอ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

อำเภอ	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	ร้อยละ	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
เมืองภูเก็ต	1	61.61	5,913.39	4,067
ถลาง	1	31.69	4,483.09	3,001
กะทู้	282	6.7	691.03	280
รวม	284	100	1,1087.50	7,348

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

กลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมที่มากที่สุดคือ ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ มีจำนวนโรงงาน 66 โรงงาน และกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมที่น้อยที่สุดคือ ผลิตภัณฑ์จากพืช สิ่งทอ ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์ขั้นมูลฐาน

ตารางที่ 2.2-19 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)	เครื่องจักร (แรงม้า)
1	ผลิตภัณฑ์จากพืช	1	12.01	55	49.46
2	อุตสาหกรรมอาหาร	17	1,272.73	928	50,558.66
3	อุตสาหกรรมเครื่องตีมี สิ่งทอ	6	338.27	85	906.70
4	สิ่งทอ	1	203.20	71	543.17
5	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	18	213.77	470	3,447.53
6	เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่น ๆ	18	534.01	866	5,455.93
7	ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	1	3.23	46	108.49
8	การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์	2	61.69	40	228.02
9	ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	1	511.40	8	1,668.47

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวน โรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)	เครื่องจักร (แรงม้า)
10	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	2	231.00	426	44,844.07
11	ผลิตภัณฑ์พลาสติก	10	151.25	195	4,196.03
12	ผลิตภัณฑ์โลหะ	46	1,375.21	991	11,604.27
13	ผลิตภัณฑ์ขั้นมูลฐาน	1	30.00	215	15,869.28
14	ผลิตภัณฑ์โลหะ	22	188.33	247	2,950.47
15	ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	5	5.00	40	678.87
16	ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	2	6.59	106	75.99
17	ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อม ยานพาหนะและอุปกรณ์	66	3,393.94	1,481	13,936.85
18	การผลิตอื่น ๆ	45	2,557.87	1,078	74,947.80
รวม		284	11,087.50	7,348	232,102.05

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

## 6) แรงงาน

จากข้อมูลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร ปี 2563 จังหวัดภูเก็ตมีประชากรในวัยทำงาน (อายุ 15 ปีขึ้นไป) จำนวน 453,383 คน ผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 322,305 คน โดยมีกำลังแรงงานปัจจุบัน จำนวน 321,949 คน จำแนกเป็นผู้มีงานทำ จำนวน 306,392 คน ผู้ว่างงาน จำนวน 15,557 คน และผู้รอฤดูกาล จำนวน 356 คน ส่วนผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 131,078 คน

ตารางที่ 2.2-20 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดภูเก็ต จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2561-2563

สถานภาพแรงงาน	ปี 2561			ปี 2562			ปี 2563		
	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง
ผู้มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป	450,136	224,296	225,840	451,756	225,060	226,696	453,383	225,827	227,556
1. ผู้อยู่ในกำลัง แรงงาน	322,166	179,638	142,527	325,058	179,721	145,337	322,305	177,768	144,537
1.1 กำลังแรงงาน ปัจจุบัน	322,166	179,638	142,527	324,993	179,721	145,272	321,949	177,621	144,328
1.1.1 ผู้มีงานทำ	318,904	177,540	141,364	320,659	177,216	143,443	306,392	170,126	136,266
1.1.2 ผู้ว่างงาน	3,261	2,098	1,163	4,334	2,505	1,829	15,557	7,495	8,062
1.2 ผู้รอฤดูกาล	-	-	-	65	0	65	356	147	209
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลัง แรงงาน	127,970	44,658	83,313	126,698	45,339	81,359	131,078	48,059	83,019
2.1 ทำงานบ้าน	40,147	1,152	38,995	39,057	872	38,185	37,693	1,097	36,596
2.2 เรียนหนังสือ	37,448	16,218	21,230	34,498	15,571	18,927	36,242	17,466	18,776
2.3 อื่น ๆ	50,375	27,287	23,088	53,144	28,896	24,248	57,143	29,496	27,647

ที่มา : การสำรวจภาวะการทำงานของประชากรสำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต ณ เดือนมีนาคม 2564

## 2.2.1.4 จังหวัดกระบี่

### 1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดกระบี่ มีประชากรจำนวน 469,769 คน จำแนกเป็นเพศชาย 233,442 คน และเพศหญิงจำนวน 236,327 คน

ตารางที่ 2.2-21 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
กระบี่	469	473	476	477	479	469

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

### 2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ.2565 จังหวัดกระบี่ มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 201,080 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-22 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
กระบี่	181	185	189	193	197	201

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

### 3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีจำนวนทั้งสิ้น 271,091 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 263,752 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 7,339 คัน

ตารางที่ 2.2-23 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	<b>263,752</b>
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	63,936
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	2,098
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	58,172
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	4
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	21
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	21
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	51
รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	376
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	138,221
รถแทรกเตอร์ Tractor	493
รถบดถนน Road Roller	57
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	3
รถพ่วง Automobile Trailer	13
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	301
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	6
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	<b>7,339</b>
<b>รวมรถโดยสาร Bus : Total</b>	<b>1,679</b>
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	515
หมวด 1	60
หมวด 2	-
หมวด 3	89
หมวด 4	364
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	2

ตารางที่ 2.2-23 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565) (ต่อ)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	1,090
ไม่ประจำทาง	1,090
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	74
ส่วนบุคคล	74
ระหว่างประเทศ	-
<b>รวมรถบรรทุก Truck : Total</b>	<b>5,659</b>
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	901
ไม่ประจำทาง	901
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	4,758
ส่วนบุคคล	4,758
ระหว่างประเทศ	-
โดยสารขนาดเล็ก Small Rural Bus	1
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>271,091</b>

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

#### 4) ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัด

จากสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดกระบี่ (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดกระบี่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 7,2061 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-24 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกระบี่ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564
<b>ภาคเกษตรกรรม</b>	<b>22,492</b>	<b>22,781</b>	<b>19,483</b>	<b>18,827</b>	<b>22,601</b>	<b>27,315</b>
เกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง	22,492	22,781	19,483	18,827	22,601	27,315
<b>ภาคนอกเกษตร</b>	<b>59,439</b>	<b>63,866</b>	<b>64,274</b>	<b>63,885</b>	<b>46,608</b>	<b>44,745</b>
<b>อุตสาหกรรม</b>	<b>5,550</b>	<b>5,969</b>	<b>5,448</b>	<b>5,340</b>	<b>5,190</b>	<b>6,222</b>
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	630	452	533	348	279	285
การผลิต	3,649	4,227	3,698	3,679	3,686	4,745
การจ่ายไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	1,106	1,126	1,047	1,113	1,033	994
น้ำประปา และการจัดการของเสีย	165	165	170	200	192	196
<b>บริการ</b>	<b>53,889</b>	<b>57,897</b>	<b>58,826</b>	<b>58,544</b>	<b>41,418</b>	<b>38,523</b>
การก่อสร้าง	2,835	2,212	2,465	2,571	2,408	2,479
การขายส่งและการขายปลีก	8,344	8,937	8,099	7,999	8,634	9,589
การขนส่งและการเก็บรักษา	14,990	15,443	13,745	11,828	8,346	9,016
กิจกรรมที่พักและบริการอาหาร	12,388	14,744	16,692	17,581	6,556	2,576



ตารางที่ 2.2-24 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกระบี่ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 – 2563 (ต่อ)

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)					
	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ข้อมูลและการสื่อสาร	413	493	567	635	586	679
กิจกรรมทางการเงินและการ ประกันภัย	3,364	3,563	3,828	4,067	4,019	3,528
กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	1,720	1,949	1,774	1,803	2,051	1,935
กิจกรรมทางวิชาชีพวิทยาศาสตร์และ เทคนิค	24	25	33	38	26	22
กิจกรรมบริการบริหารและสนับสนุน	2,806	3,562	3,987	4,121	680	148
การบริหารรัฐกิจและการป้องกัน	2,848	2,722	3,286	3,309	3,416	3,502
การศึกษา	2,530	2,555	2,466	2,449	2,482	2,517
กิจกรรมด้านสุขภาพของมนุษย์และ สังคมสงเคราะห์	1,312	1,367	1,478	1,609	1,828	2,211
ศิลปะ บันเทิงและนันทนาการ	78	83	90	107	92	104
กิจกรรมบริการอื่น ๆ	238	244	316	428	295	216
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)</b>	<b>81,931</b>	<b>86,646</b>	<b>83,757</b>	<b>82,712</b>	<b>69,208</b>	<b>7,2061</b>
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)</b>	<b>259,315</b>	<b>296,634</b>	<b>303,764</b>	<b>317,077</b>	<b>21,4110</b>	<b>194,282</b>

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563

### 5) อุตสาหกรรม

ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ รวมทั้งสิ้นจำนวน 358 โรงงาน มีจำนวนเงินทุนรวม 31,206.29 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 8,615 คน ซึ่งประกอบด้วย

ตารางที่ 2.2-25 จำนวนโรงงานแยกตามจำพวก พ.ศ. 2564

ประเภทโรงงาน	จำนวนโรงงาน (โรง)	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
จำพวกที่ 1 ( 5 - 20 hp)	-	-	-
จำพวกที่ 2 ( มากกว่า 20 hp แต่ไม่เกิน 50 hp)	12	93.67	83
จำพวกที่ 3 (มากกว่า 50 hp)	346	31,112.62	8,532
<b>รวม</b>	<b>358</b>	<b>31,206.29</b>	<b>8,615</b>

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดกระบี่, 2564

ตารางที่ 2.2-26 ข้อมูลโรงงานในพื้นที่จังหวัดกระบี่ (แบ่งตามหมวดอุตสาหกรรม) พ.ศ. 2564

ที่	หมวดอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
1	การเกษตร	2	113.2	31
2	อาหาร	54	6,428.25	2,430
3	เครื่องดื่ม	2	11.25	26
4	สิ่งทอ	-	-	-
5	เครื่องแต่งกาย	-	-	-
6	เครื่องหนัง	-	-	-
7	ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	31	973.17	2,422
8	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	2	78.39	255
9	กระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ	1	7.7	25
10	สิ่งพิมพ์	-	-	-
11	เคมี	3	138.74	24
12	ปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	23	556.02	212
13	ยางพารา	21	1,185.28	1,009
14	พลาสติก	3	21.7	43
15	โลหะ	42	426.36	349
16	โลหะ	10	73.42	115
17	ผลิตภัณฑ์โลหะ	-	-	-
18	เครื่องจักรกล	2	6.27	20
19	ไฟฟ้า	-	-	-
20	ผลิตภัณฑ์ยานพาหนะและอุปกรณ์	27	1,358.77	586
21	อื่น ๆ	135	19,827.77	1,068
	รวม	358	31,206.29	8,615

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดกระบี่, 2564

#### 6) แรงงาน

จังหวัดกระบี่ในปี 2564 มีผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน 215,646 คน โดยจำแนกเป็นผู้มีงานทำ 207,985 คน ผู้ว่างงาน 7,660 คน ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-27 จำนวนผู้มีงานทำจังหวัดกระบี่จำแนกตามสภาพแรงงาน ปี 2564

สถานภาพแรงงาน	2560	2561	2562	2563	2564
ประชากรอายุ 15 ปี ขึ้นไป	291,997	294,093	295,719	297,302	298,254
ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	212,707	219,458	219,490	218,485	215,646
- ผู้มีงานทำ	210,196	216,281	215,609	212,767	207,985
- ผู้ว่างงาน	2,511	3,177	3,881	5,717	7,660
- กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	-	-	-
ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	79,290	74,634	76,230	78,817	82,608
- ทางานบ้าน	31,059	32,373	21,079	32,514	34,508
- เรียนหนังสือ	20,394	18,064	18,998	19,898	22,296
- อื่น ๆ	27,837	21,197	26,153	26,405	25,804

ที่มา: สำนักงานแรงงานจังหวัดกระบี่, 2564

### 2.2.1.5 จังหวัดตรัง

#### 1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดตรัง มีประชากรจำนวน 638,206 คน จำแนกเป็นเพศชาย 311,849 คน และเพศหญิงจำนวน 326,357 คน

ตารางที่ 2.2-28 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
ตรัง	643	643	643	640	639	638

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

#### 2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดตรัง มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 241,159 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-29 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 – 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
ตรัง	226	229	232	234	238	241

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

#### 3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดตรัง มีจำนวนทั้งสิ้น 367,012 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 470,703 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 8,200 คัน

ตารางที่ 2.2-30 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดตรัง (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	358,812
รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	71,033
รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	1,525
รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	58,326
รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	23
รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	10
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	10
- ไม่ระบุ	-
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	155

ตารางที่ 2.2 30 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดตรัง (พ.ศ. 2565) (ต่อ)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	-
รย.10 รถยนต์บริการทัศนจาร Tour Taxi	5
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	21
รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	226,217
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	740
รย.14 รถบดถนน Road Roller	134
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	3
รย.16 รถพวง Automobile Trailer	5
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	615
รย. 18 รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	<b>8,200</b>
<b>รวมรถโดยสาร Bus : Total</b>	<b>782</b>
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	454
หมวด 1	16
หมวด 2	-
หมวด 3	305
หมวด 4	128
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	5
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	207
ไม่ประจำทาง	207
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	121
ส่วนบุคคล	121
ระหว่างประเทศ	-
<b>รวมรถบรรทุก Truck : Total</b>	<b>7,417</b>
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	2,100
ไม่ประจำทาง	2,100
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	5,317
ส่วนบุคคล	5,317
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	1
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>367,012</b>

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

#### 4) ผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลผลิตภัณฑัวมวลรวมของจังหวัดตรัง (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดตรัง มีผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัด มีมูลค่า 69,352 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-31 ตารางผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัด พ.ศ. 2559-2563 ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขากิจกรรม

สาขา	มูลค่า (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคการเกษตร	20,761	17,647	18,599	20,333	21,210
เกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง	20,761	17,647	18,599	20,333	21,210
ภาคนอกเกษตร	50,130	45,241	45,627	46,268	47,942
ภาคอุตสาหกรรม	13,645	10,209	9,902	10,552	12,933
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	409	438	481	490	583
การผลิต	12,050	8,690	8,299	8,811	11,034
ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	940	830	873	988	1,058
การจัดหาน้ำ การจัดการ และการบำบัดน้ำเสีย ของเสีย และสิ่งปฏิกูล	246	251	249	264	258

ตารางที่ 2.2 31 ตารางผลผลิตภัณฑัวมวลรวมจังหวัด พ.ศ. 2559-2563 ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขากิจกรรม (ต่อ)

สาขา	มูลค่า (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
ภาคบริการ	36,484	35,033	35,726	35,716	35,009
การก่อสร้าง	2,329	2,571	2,434	2,431	2,489
การขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยายนต์	9,786	8,634	8,550	9,057	8,909
การขายส่งและสถานที่เก็บสินค้า	4,016	2,643	2,986	2,897	2,738
ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	1,239	1,404	1,494	907	618
ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	561	647	918	720	853
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	4,373	4,573	4,830	4,862	4,184
กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์	2,084	2,314	2,244	2,215	2,443
กิจกรรมทางวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	58	52	52	56	51
กิจกรรมการบริหารและการบริการสนับสนุน	366	402	409	205	168
การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	2,492	2,579	2,645	2,824	2,892
การศึกษา	5,537	5,511	5,478	5,634	5,714
กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	2,822	2,985	3,143	3,411	3,639

ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	137	160	190	169	196
กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	683	558	354	331	313
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)</b>	<b>70,891</b>	<b>62,889</b>	<b>64,226</b>	<b>66,601</b>	<b>69,352</b>
<b>ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)</b>	<b>296,634</b>	<b>303,764</b>	<b>317,076</b>	<b>214,110</b>	<b>1942,822</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 5) อุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรัง ปี 2563 แสดงเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมจำพวกที่ 2 และ 3 และแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรมเป็น 15 กลุ่ม จากข้อมูลเงินลงทุนเฉลี่ยต่อโรงงานและการจ้างงานเฉลี่ยต่อ 1 โรงงานพบว่า การจ้างงานของโรงงานในกลุ่ม เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่น ๆ จะสูงสุดที่ 106.43 คนต่อ 1 โรงงาน รองลงมาคือ โรงงานในกลุ่ม แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ที่มีการจ้างงาน 93.12 คนต่อโรงงาน และอันดับ 3 คือ โรงงานในกลุ่ม ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ที่มีการจ้างงานต่อ 1 โรงงานเท่ากับ 92.83 คน

กลุ่มโรงงานที่มีมูลค่าลงทุนสูงที่สุดคือ กลุ่มเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี มีค่าการลงทุนเฉลี่ย 180 ล้านบาทต่อ 1 โรงงาน อันดับ 2 คือยางและผลิตภัณฑ์ยาง ที่ 80.03 ล้านบาทต่อ 1 โรงงาน และอันดับ 3 กลุ่มแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ มูลค่าลงทุนเฉลี่ย 62.36 ล้านบาทต่อ 1 โรงงาน

ตารางที่ 2.2-32 สถิติโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรัง (จำพวก 2 และ 3) แยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินทุนรวม (ลบ.)	จำนวน คนงาน	จำนวน โรงงาน	ลงทุน/ โรงงาน	คนงาน/ โรงงาน
1	ผลิตภัณฑ์จากพืช	117.07	329	5	23.41	65.80
2	อุตสาหกรรมอาหาร	1,057.43	3,157	43	24.59	73.42
3	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	5,113.31	7,636	82	62.36	93.12
4	เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคาร จากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่น ๆ	144.96	745	7	20.71	106.43
5	ผลิตภัณฑ์กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	1.50	4	1	1.50	4.00
6	การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทาปกหรือการทำแม่พิมพ์	19.00	8	1	19.00	8.00
7	เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	180.00	33	1	180.00	33.00
8	ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	62.98	66	9	7.00	7.33
9	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	5,041.83	5,848	63	80.03	92.83
10	ผลิตภัณฑ์ท่อโลหะ	323.68	731	29	11.16	25.21
11	ผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	9.38	45	3	3.13	15.00
12	ผลิตภัณฑ์โลหะ	143.18	204	12	11.93	17.00
13	ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	268.95	96	7	38.42	13.71

14	ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อม ยานพาหนะและอุปกรณ์	430.43	314	16	26.90	19.63
15	การผลิตอื่น ๆ	1,036.24	5,429	186	5.57	29.19
<b>รวม</b>		<b>13,949.94</b>	<b>24,645</b>	<b>465</b>	<b>34.38</b>	<b>40.24</b>

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดตรัง

## 6) แรงงาน

จากผลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากรในเดือนธันวาคม พ.ศ.2563 พ.ศ. พบว่าจังหวัดตรังมีประชากรทั้งสิ้น จำนวน 640,574 คน ในจำนวนนี้เป็นประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 515,631 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 80.50 ของประชากรทั้งหมด กำลังแรงงานซึ่งเป็นผู้พร้อมที่จะทำงานในปี 2563 มีจำนวน 388,263 คน เป็นผู้มีงานทำ 381,200 คน คิดเป็นร้อยละ 98.18 เมื่อเปรียบเทียบการมีงานทำปี 2562 พบว่า กำลังแรงงานในปีนี้มีงานทำเพิ่มขึ้น 12,912 คน คิดเป็นร้อยละ 3.44 มีผู้ว่างงาน 7,063 คน คิดเป็นร้อยละ 1.82 ของกำลังแรงงานทั้งหมด เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาพบว่า มีผู้ว่างงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 204.05 หรือเพิ่มขึ้น 4,740 คน

ตารางที่ 2.2-33 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559-2563

สถานภาพแรงงาน	2562	2563
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	375351	388263
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	375351	388263
1.1.1 ผู้มีงานทำ	373028	381200
1.1.2 ผู้ว่างงาน	2323	7063
1.2 ผู้รอฤดูกาล	0	0
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	136543	127368
2.1 ทำงานบ้าน	42287	48253
2.2 เรียนหนังสือ	34875	36526
2.3 อื่น ๆ	53385	48555

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล ข้อมูล : ณ เดือนธันวาคม 2563

### 2.2.1.6 จังหวัดสตูล

#### 1) จำนวนประชากร

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดสตูลมีประชากรจำนวน 325,303 คน จำแนกเป็นเพศชาย 161,878 คน และเพศหญิงจำนวน 163,425 คน

ตารางที่ 2.2-34 จำนวนประชากร พ.ศ. 2560-2565

พื้นที่	จำนวนประชากร (พันคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	66,188	66,413	66,558	66,186	66,171	66,009
สตูล	319	321	323	324	324	325

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566

## 2) จำนวนครัวเรือน

ตามประกาศสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง พบว่าในปี พ.ศ. 2565 จังหวัดสตูล  
มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 109,030 ครัวเรือน

ตารางที่ 2.2-35 จำนวนครัวเรือน พ.ศ. 2560 - 2565

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน (พันหลัง)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ประเทศ	25,724	26,209	26,714	27,224	27,708	28,188
สตูล	101	103	104	106	107	109

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2566



### 3) จำนวนรถจดทะเบียน

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีจำนวนทั้งสิ้น 142,100 คัน แบ่งเป็น รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 139,504 คัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 2,596 คัน

ตารางที่ 2.2-36 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	<b>139,504</b>
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	22,707
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	885
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	16,456
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	4
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	1
- บุคคลธรรมดา	-
- นิติบุคคล	1
- ไม่ระบุ	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	-
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	-
รถยนต์บริการทัศนจร Tour Taxi	1
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	-
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	98,941
รถแทรกเตอร์ Tractor	253
รถบดถนน Road Roller	48
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	-
รถพ่วง Automobile Trailer	1
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	207
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	-
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	<b>2,596</b>
<b>รวมรถโดยสาร Bus : Total</b>	<b>539</b>
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	268
หมวด 1	74
หมวด 2	-
หมวด 3	110
หมวด 4	82

ตารางที่ 2.2-36 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดกระบี่ (พ.ศ. 2565) (ต่อ)

ประเภทรถ	จำนวน (คัน)
ระหว่างประเทศ	-
ไม่ระบุ	2
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	233
ไม่ประจำทาง	233
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	38
ส่วนบุคคล	38
ระหว่างประเทศ	-
<b>รวมรถบรรทุก Truck : Total</b>	<b>2,055</b>
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	334
ไม่ประจำทาง	334
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	1,721
ส่วนบุคคล	1,721
ระหว่างประเทศ	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	2
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>142,100</b>

ที่มา กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2565

#### 4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

จากสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสตูล (Gross Provincial Products : GPP) ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2564 จังหวัดสตูลมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีมูลค่า 33,662 ล้านบาท

ตารางที่ 2.2-37 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
<b>ภาคเกษตรกรรม</b>	<b>11,870</b>	<b>10,724</b>	<b>11,328</b>	<b>13,247</b>	<b>13,889</b>
เกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง	11,870	10,724	11,328	13,247	13,889
<b>ภาคนอกเกษตร</b>	<b>19,960</b>	<b>19,228</b>	<b>19,593</b>	<b>19,655</b>	<b>19,773</b>
<b>อุตสาหกรรม</b>	<b>3,819</b>	<b>3,500</b>	<b>3,423</b>	<b>3,399</b>	<b>3,911</b>
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	258	249	213	201	238
การผลิต	3,102	2,838	2,784	2,753	3,205
การจ่ายไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	371	326	344	359	380
น้ำประปา และการจัดการของเสีย	88	88	83	86	87
<b>บริการ</b>	<b>16,141</b>	<b>15,728</b>	<b>16,170</b>	<b>16,256</b>	<b>15,862</b>
การก่อสร้าง	1,271	1,339	1,360	1,447	1,521
การขายส่งและการขายปลีก	3,954	3,677	3,789	4,273	4,163

ตารางที่ 2.2 37 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2558 - 2563 (ต่อ)

รายการ	ปี พ.ศ. (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
การขนส่งและการเก็บรักษา	3,326	2,592	2,631	2,051	1,774
กิจกรรมที่พักและบริการอาหาร	358	406	464	317	232
ข้อมูลและการสื่อสาร	248	270	319	315	357
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	1,328	1,438	1,478	1,511	1,366
กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	1,020	1,151	1,143	1,224	1,292
กิจกรรมทางวิชาชีพวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	9	13	65	143	67
กิจกรรมบริการบริหารและสนับสนุน	245	258	292	125	61
การบริหารรัฐกิจและการป้องกัน	1,126	1,248	1,259	1,335	1,378
การศึกษา	2,329	2,248	2,238	2,245	2,295
กิจกรรมด้านสุขภาพของมนุษย์และสังคม สงเคราะห์	736	846	888	1,035	1,122
ศิลปะ บันเทิงและนันทนาการ	35	39	44	37	43
กิจกรรมบริการอื่น ๆ	155	202	200	197	189
<b>ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (GPP)</b>	<b>31,830</b>	<b>29,953</b>	<b>30,921</b>	<b>32,902</b>	<b>33,662</b>
<b>ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (GPP) ต่อหัว (บาท)</b>	<b>296,634</b>	<b>303,764</b>	<b>317,077</b>	<b>214,110</b>	<b>194,282</b>

ที่มา : สำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 5) อุตสาหกรรม

จังหวัดสตูล มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563 มีจำนวนทั้งสิ้น 216 โรงงาน เงินลงทุนรวม 4,703.11 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 4,644 คน โดยจำแนกโรงงานตามหมวดอุตสาหกรรมตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.2-38 แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามจำพวก

โรงงานจำพวกที่	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)
2	2	1.73	13
3	207	4,315.69	4,604
<b>รวม</b>	<b>209</b>	<b>4,317.42</b>	<b>4,617</b>

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสตูล, ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรที่สำคัญของจังหวัดสตูล ได้แก่

- 1) อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปไม้ยางพารา ทำวงกบ ประตูหน้าต่าง ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 19 โรงงาน เงินลงทุน 431.92 ล้านบาท คนงาน 1,385 คน

- 2) อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง ประกอบด้วย การผลิตยางแท่งมาตรฐาน STR 20 และยางผสม (Compound Rubber) ทำยางแผ่นผึ่งแห้ง/รมควัน ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 23 โรงงาน เงินลงทุน 845.33 ล้านบาท คนงาน 391 คน แผนพัฒนาจังหวัดสตูล 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570)
- 3) อุตสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วย การสกัดน้ำมันปาล์ม การทำอาหารทะเลกระป๋อง ตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 23 โรงงาน เงินลงทุน 445.44 ล้านบาท คนงาน 1,708 คน

ตารางที่ 2.2-39 ข้อมูลโรงงานแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

ลำดับ	กลุ่มอุตสาหกรรม	ปี พ.ศ. 2562		ปี พ.ศ. 2563		ปี พ.ศ. 2564	
		จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (ล้านบาท)
1	อุตสาหกรรมการเกษตร (โรงสีข้าว)	75	32.53	-	-	-	-
2	อุตสาหกรรมอาหาร	33	433.99	23	445.44	24	472.44
3	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	6	13.10	-	-	-	-
4	อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	37	653.45	19	431.92	18	628.69
5	อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	3	1.85	-	-	-	-
6	อุตสาหกรรมสิ่งพิมพ์	1	0.75	-	-	-	-
7	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	3	55.08	4	96.58	5	186.58
8	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	34	882.31	23	845.33	22	837.03
9	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อลูมิเนียม	15	191.09	12	201.56	15	254.96
10	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	10	24.98	3	48.62	2	47.88
11	อุตสาหกรรมเครื่องจักรและเครื่องกล	3	7.13	2	4.99	3	5.73
12	อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะ	26	361.23	19	312.75	19	312.75
13	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก	2	24.84	1	22.84	1	22.84
14	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	109	1,875.48	103	1,907.39	107	1,934.94
<b>รวม</b>		<b>357</b>	<b>4,557.81</b>	<b>209</b>	<b>4,317.42</b>	<b>216</b>	<b>4,703.84</b>

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสตูล, ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

## 6) แรงงาน

สถานภาพแรงงานของประชากรจังหวัดสตูล ในปี 2559 - 2563 มีสัดส่วนผู้อยู่ในกำลังแรงงานเฉลี่ยต่อประชากร คิดเป็นร้อยละ 53.26, 53.62, 53.63, 53.45, 51.90 ตามลำดับ โดยเป็นผู้มีงานทำเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 98.36, 97.35, 97.21, 98.24, 99.95 ของกำลังแรงงาน ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-40 จำนวนประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พ.ศ. 2559 - 2564

สถานภาพแรงงาน	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ผู้มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป	211,725	213,494	215,573	3 216,280	217,625	218,905
1. ผู้อยู่ในกำลังแรงงาน	149,594	151,308	152,245	151,962	148,071	15,000
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	149,131	150,607	151,279	151,892	148,003	149,818
1.1.1 ผู้มีงานทำ	147,145	147,295	148,003	149,292	144,561	145,129
1.1.2 ผู้ว่างงาน	1,986	2,611	2,310	2,600	3,442	4,689
1.2 ผู้รอฤดูกาล	463	701	966	70	68	182
2. ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	62,140	62,887	64,294	64,318	69,554	68,905
2.1 ทำงานบ้าน	22,808	22,731	23,380	21,336	22,325	22,395
2.2 เรียนหนังสือ	13,214	12,659	13,407	13,849	17,135	17,208
2.3 อื่น ๆ	26,118	27,497	27,507	29,133	30,094	29,302
อายุต่ำกว่า 15 ปี	69,136	68,701	68,332	68,081	67,668	67,278
อัตราการว่างงาน	1.33	1.73	1.53	1.71	2.32	3.1

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล ข้อมูล : ณ เดือนกรกฎาคม 2564

### 2.2.2 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและสภาพพื้นที่ของชุมชน

ภาคใต้ เป็นภาคที่มีความพร้อมทางทำเลที่ตั้งมีความหลากหลายอุดมสมบูรณ์ มีโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ และระบบนิเวศที่หลากหลาย การพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรเช่นการแปรรูปยาง ไม้ยาง ปาล์ม น้ำมัน และอุตสาหกรรมประมงเพื่อการส่งออก ตลอดจนการขยายผลจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ ส่งผลให้ เมืองภูเก็ต มีบทบาทในการพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาค และมีการพัฒนาเมืองกระบี่ให้เป็นเมืองนำอยู่ รวมทั้งการพัฒนาเมืองระนอง เป็นเมืองในพื้นที่พิเศษที่มีการพัฒนาให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การพัฒนาพื้นที่บริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบริเวณเมืองชายแดนต่าง ให้เป็นเมืองการค้าและเมืองท่องเที่ยวชายแดน มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านการเปลี่ยนแปลงเมืองในภาคใต้

เปรียบเทียบพ.ศ. 2555 – 2565 พบว่า ภาคใต้มีการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองทั้งสิ้น 157 แห่ง ซึ่งจากเดิมปี พ.ศ. 2550 มีจำนวน 190 แห่ง และเพิ่มเป็น 347 แห่งในปี พ.ศ. 2565 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงอยู่ที่ 6.21 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ชุมชนเมือง 6994.5 ตร.กม. โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อยู่ที่ 11.06 จังหวัดที่มีจำนวนชุมชนเมืองเพิ่มขึ้นมากที่สุดสามอันดับ ได้แก่ จังหวัดพัทลุง มีจำนวนชุมชนเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ 39 แห่ง ส่วน จังหวัดสตูล ไม่มีการเปลี่ยนแปลงชุมชนเมืองจากการติดตามและวิเคราะห์ขนาดและการกระจายตัวของเมืองและชุมชนในโครงการ พบว่า

จังหวัดระนอง ถือเป็นอีกจังหวัดหนึ่งมีอัตลักษณ์และมรดกทางวัฒนธรรมด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลายจึงมีเป้าหมายที่จะกระตุ้นให้การท่องเที่ยวในชุมชนเป็นที่รู้จักทั้งในหมู่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสภาพแวดล้อมส่วนใหญ่อุดมไปด้วยพื้นที่ป่า อุทยานแห่งชาติและทะเล โดยสภาพแวดล้อมจังหวัดระนองพบว่า จังหวัดระนองมีพื้นที่ป่าบก เหลืออยู่ 1,027,508 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 49.80 ของพื้นที่จังหวัด เมื่อรวมพื้นที่ป่าชายเลนอีก จำนวน 156,822 ไร่ แล้วจะมีพื้นที่ป่าทั้งสิ้น 1,184,330 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 57.40 ของพื้นที่จังหวัดทั้งหมด ป่าชายเลน จังหวัดระนอง อยู่ติดกับทะเลอันดามัน ชายฝั่งมีน้ำทะเลท่วมถึง ทำให้เกิดสภาพป่าอีกชนิดหนึ่งเรียกว่า ป่าชายเลน เป็นป่าที่มีสภาพทางนิเวศน์วิทยาที่สำคัญมากเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำวัยอ่อน มีไม้ที่สำคัญ ได้แก่ โกงกาง ประดู่ ถั่ว ตะบูน ประสัก และอื่น ๆ จากภาพถ่ายดาวเทียม ปัจจุบัน จังหวัดระนองมีพื้นที่ป่าชายเลนที่คงสภาพประมาณ 158,301.25 ไร่ คิดเป็น 8.09 % ของพื้นที่จังหวัด แต่ในปี 2547 มีเนื้อที่ป่าชายเลนเหลืออยู่ 156,822 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.61 ทำให้อยู่ชุมชนในจังหวัดระนองส่วนใหญ่ อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี ได้แก่ ชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรมบ้านเกาะพยาม หมู่ 1 ตำบลเกาะพยาม อำเภอเมืองระนองชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรมบ้านพรรั้ง หมู่ 3 ตำบลบางรีน อำเภอเมืองระนองชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรมบ้านแหลมนาว หมู่ 6 ตำบลนาคา อำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนองชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรมบ้านไร่โน หมู่ 7 ตำบลนาคา อำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนองชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรมบ้านเขาฝาชี หมู่ 4 ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง, ชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรมชุมชนตลาดใหม่-เสาแดง เทศบาลเมืองระนอง จังหวัดระนอง และ ชุมชนท่องเที่ยว นวัตกรรม บ้านหาดส้มแป้น หมู่ 3 ตำบลหาดส้มแป้น อำเภอเมืองระนอง

จังหวัดพังงา เป็นจังหวัดที่เต็มไปด้วยแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เป็นที่รู้จักไปทั่วโลก ทั้งหมู่เกาะสิมิลัน หมู่เกาะสุรินทร์ ยังมีที่เกี่ยวพันงาทั้งบนบกและใต้น้ำ ดังนั้นสภาพชุมชนเมืองที่อยู่ในพื้นที่เมืองหลักในจังหวัดแล้ว ยังมีสถานที่ชุมชนสำคัญที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนพื้นที่ป่าอุทยาน รวมถึงพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ติดทะเล อาทิ ชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตกรรม บ้านครูด ตำบลบางวัน อำเภอคุระบุรี บ้านบางกุ่ม ตำบลกะปง อำเภอกะปง บ้านตีนเป็ด ตำบลลำภี อำเภอท้ายเหมือง บ้านบางพัฒนา ตำบลบางเตย อำเภอเมืองพังงา บ้านโคกไคร ตำบลมะรุ่ย อำเภอทับปุด บ้านท่าเขา ตำบลเกาะยวน้อย อำเภอเกาะยาว บ้านบางซอย ตำบลคุระ อำเภอคุระบุรี และ เกาะปันหยี่ อำเภอเมือง เป็นต้น

จังหวัดภูเก็ต เป็นจังหวัดที่เต็มไปด้วยแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เป็นที่รู้จักไปทั่วโลก ทั้งจุดหมายการเดินทางไปยังหมู่เกาะต่าง ๆ แล้ว สภาพของการเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก ทำให้ความเป็นชุมชนดั้งเดิมหายไป กลายเป็นย่านที่พักอาศัย โรงแรสำหรับรองรับการท่องเที่ยว ดังนั้นสภาพชุมชนที่ยังคงเหลืออยู่จะเป็นชุมชนกึ่งชนบทที่อยู่ในพื้นที่เพาะปลูกและพื้นที่เกษตรกรรมที่เหลือน้อยกว่าพื้นที่เมืองและสิ่งปลูกสร้าง อาทิ ชุมชนบ้านท่าฉัตรไชย ชุมชนตำบลป่าคอก ชุมชนบ้านขนน-เทพกระษัตรี ชุมชนย่านเมืองภูเก็ต ชุมชนบ้านบางเทา-เชิงทะเล ชุมชนตำบลกมลา ชุมชนตำบลราไวย์ (เกาะโหลน) เป็นต้น

จังหวัดกระบี่ จังหวัดกระบี่ตั้งอยู่ทางด้านฝั่งทะเลตะวันตกของภาคใต้ติดกับทะเลอันดามัน อยู่ห่างมีพื้นที่ ทั้งหมด 4,708.512 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2,942,820 ไร่ มีทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรป่าไม้ ป่าไม้ สภาพป่าไม้ส่วนใหญ่เป็นป่าดิบชื้นและป่าเบญจพรรณ แบ่งเป็นพื้นที่ป่าจำนวน 45 ป่า เนื้อที่ 1,415,952 ไร่ แบ่งเป็น 5 ประเภท คือ ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรีและป่าไม้ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และป่าชายเลน สำหรับพื้นที่ป่าอนุรักษ์ในจังหวัดกระบี่ ได้แก่ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ (Natural Park) จำนวน 4 แห่ง พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า (Wildlife Sanctuary) จำนวน 2 แห่ง และ พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า (Non - Hunting Area) จำนวน 1 แห่ง ในภาพรวมของจังหวัดกระบี่ มีพื้นที่ป่าไม้จากการสำรวจของกรมป่าไม้ ปี 2549 ประมาณ 540,806.25 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.38 ของพื้นที่จังหวัด ปัญหาด้านป่าไม้ที่สำคัญ คือ การบุกรุกแผ้วถางป่าเพื่อปลูกพืชเศรษฐกิจในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติซึ่งเป็นต้นน้ำ พื้นที่ป่าที่ถูกบุกรุกเฉลี่ยระหว่าง 2,000 - 2,500 ไร่ จากลักษณะและจุดเด่นที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ทราบถึงศักยภาพของชุมชนในกระบี่ว่าเป็นชุมชนที่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะสมในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะชุมชนบนเกาะลันตาน้อย ลันตาใหญ่ ชุมชนท่องเที่ยวแหลมสัก ชุมชนท่องเที่ยวบ้านถ้ำเสือ ชุมชนท่องเที่ยวบ้านหนองทะเล และชุมชนท่องเที่ยวบ้านทุ่งหยีเพ็ง เป็นต้น

จังหวัดตรัง ตรังเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคใต้ฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศไทย ตั้งอยู่ภาคใต้ฝั่งตะวันตกติดกับทะเลอันดามันแห่งมหาสมุทรอินเดีย มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 4,917.519 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,088,399.375 ไร่ มีขนาดพื้นที่ใหญ่เป็นลำดับที่ 4 ของภาคใต้ ตามเส้นทางสายเพชรเกษม 828 กิโลเมตร มีพื้นที่ฝั่งทะเลตลอดแนวเขตจังหวัดยาว 119 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยเกาะน้อยใหญ่จำนวน 46 เกาะ โดยมิเกาะที่สำคัญ เช่น เกาะลิบง ซึ่งเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุด เกาะมุก เกาะกระดาน เป็นต้นสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่โดยทั่วไปจะเป็นเนินสูง - ต่ำ สลับด้วยภูเขาใหญ่เล็กกระจายอยู่ทั่วไป พื้นที่ราบเรียบมีจำนวนน้อยซึ่งใช้เพาะปลูกข้าว ทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาบรรทัดยาวจากเหนือจรดใต้ และเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดพัทลุง มีพื้นที่ป่าประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่จังหวัด สภาพป่าเป็นป่าดิบชื้น สำหรับพื้นที่ที่อยู่ติดกับทะเลมีป่าชายเลนที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์มีพื้นที่เป็นเกาะจำนวน 46 เกาะอยู่ในพื้นที่อำเภอกันตัง 12 เกาะ อำเภอปะเหลียน 13 เกาะ และอำเภอสิเกา 21 เกาะ

โดยมีชุมชนที่มีศักยภาพสำคัญและอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การส่งเสริมเป็นเมืองหรือชุมชนรองรับการท่องเที่ยว 12 ชุมชน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วง Green Season และขยายฐานตลาดนักท่องเที่ยว จำนวน 12 ชุมชนประกอบด้วย 1.ชุมชนย่านเมืองเก่าทับเที่ยง : เก้าแต่เก้า 2.ชุมชนเขาหลัก : ล่องแก่ง ชมถ้ำ เดินป่า 3.ชุมชนบ่อหิน : ชุมชนแห่งการเรียนรู้วิถีเล 4.ชุมชนบ้านน้ำราบ : ล่องแพ ชีเรือ แลโกงกาง 5.ชุมชนเกาะลิบง : เก็บลิบงไว้หลงรัก 6.ชุมชนนาหมื่นศรี : ทอรั้งถักสายใย 7.ชุมชนลำขนุน : เทียวหลากหลายสไตล์สีเขียว 8.ชุมชนหยงสตาร์ : ความหลากหลายทางวัฒนธรรมแห่งกาย มาลาญ 9.ชุมชนเกาะสุกร : กินแดง แผลงใต้ แลควายเล 10.ชุมชนบ้านเขากอบ : จรุงจิต จรุงใจ ในมงคล 11.ชุมชนหน้าเขาในวัง : เยือนถิ่นโบราณดินแดนแห่งหุบเขา และ 12.ชุมชนย่านชื้อ เป็นต้น

จังหวัดสตูล มีพื้นที่ติดทะเลฝั่งอันดามัน มีเกาะอยู่ในเขตพื้นที่มากกว่าหนึ่งร้อยเกาะ แหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมของจังหวัดสตูลจึงเป็นเกาะมากกว่าแหล่งท่องเที่ยวแบบอื่น แต่สตูลก็ยังมีแหล่งท่องเที่ยวอื่นที่น่าสนใจไม่น้อย ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม หรือวิถีชีวิตของชาวบ้าน จังหวัดสตูลแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสตูล อำเภอควนโดน อำเภอท่าแพ อำเภอควนกาหลง อำเภอละงู อำเภอทุ่งหว้า และกิ่งอำเภอมะนังประเทศ โดยจังหวัดสตูล มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบสลับกับภูเขา พื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นเนินเขาและภูเขาสูง โดยมีเทือกเขาสำคัญ ๆ คือ ภูเขาสันกาลาศิรี พื้นที่ค่อย ๆ ลาดเอียงลงสู่ทะเลด้านตะวันตกและทิศใต้มีที่ราบแคบ ๆ ขนานไปกับชายฝั่งทะเล ถัดจากที่ราบลงไปเป็นป่าชายเลน น้ำเค็มขึ้นถึงมีป่าเสมหรือป่าโกงกางอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นจังหวัดสตูล เป็นจังหวัดที่มีลำน้ำสายสั้นๆไหลผ่านซึ่งเกิดจากภูเขาโดยรอบ พื้นที่ทางตอนเหนือ และทิศตะวันออกของจังหวัด ประกอบด้วยภูเขาสลับซับซ้อนโดยมีทิวเขานครศรีธรรมราชแบ่งเขตจังหวัดสตูลกับจังหวัดสงขลา และทิวเขาสันกาลาศิรีแบ่งเขตประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย นอกจากนั้น ยังมีภูเขาน้อยใหญ่อยู่กระจัดกระจายในตอนกลางและชายฝั่งตะวันตก ภูเขาที่สำคัญได้แก่ เขาจัน เขาบารัง เขาหัวกาหมิง เขาใหญ่ เขาทะนาน เขาควนกาหลง และเขาโต๊ะพญาวัง ทำให้จังหวัดสตูลมีสภาพแวดล้อมโดยรอบชุมชนที่ดี โดยมีชุมชนสำคัญในจังหวัดแหล่งท่องเที่ยวชุมชนท่องเที่ยว พบว่า ส่วนใหญ่มีศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในระดับสูง คือ ชุมชนท่องเที่ยวบ้านเกตรีชุมชนท่องเที่ยวบ้านพญาบังสา ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบากันใหญ่ ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบากันเคย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านตำมะลัง ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบ่อเจ็ดลูก และชุมชน ท่องเที่ยวบ้านภูผาเพชร ส่วนชุมชนท่องเที่ยวบ้านหัวทาง ชุมชนท่องเที่ยวบ้านโคกพะยอม ชุมชนท่องเที่ยว บ้านหัวหิน ชุมชนท่องเที่ยวบ้านบุโบย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านวังตง ชุมชนท่องเที่ยวบ้านทุ่งสะโบ๊ะ และชุมชน ท่องเที่ยวบ้านสาคร

### 2.2.3 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากกระแสการเปลี่ยนแปลงจากภายนอกและภายในประเทศมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาประเทศไทยและถ่ายทอดนโยบายไปสู่ภาคต่าง ๆ ตามบทบาท ศักยภาพ ปัญหา ข้อจำกัด และแนวโน้มการพัฒนา โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงและเงื่อนไขโอกาสหรือผลกระทบจากนโยบาย ยุทธศาสตร์การพัฒนา การพัฒนาตามฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติ การเติบโตและกระแสการ



พัฒนาด้านเศรษฐกิจในรูปแบบใหม่ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การค้าบริการ และการท่องเที่ยว แนวโน้มและรูปแบบการขยายตัวหรือลดต่ำประชากร การพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐาน โดยปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลต่อรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและรูปแบบการพัฒนาเมืองทั้งในพื้นที่เมืองเดิม พื้นที่รองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของชุมชนในเขตชนบทและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

**การวางแผนการใช้ทรัพยากร และการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในสถานการณ์ปัจจุบันและในอนาคต** ให้พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับภูมิภาค ประเทศ อันเนื่องมาจากโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ เช่น โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) โครงการความร่วมมือในอนุทวีป (BIMSTEC) โครงการความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน ไทย มาเลเซีย (JDS) ซึ่งจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศทำให้เกิดแผนแม่บท แผนงานโครงการต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนา แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ภาคใต้ อันได้แก่ แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนโดยการพัฒนาคู่เปลี่ยนถ่ายสินค้าอาเซียน (ASEAN Dry Port) โครงข่ายทางหลวงอาเซียน และเส้นทางรถไฟสิงคโปร์ - กุนหมิง (SKRL) **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหาดใหญ่-สะเดาโครงการพัฒนาท่าเรือนาเกลือ จังหวัดตรัง** และพัฒนาเส้นทางเดินเรือเฟอร์รี่ขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (Ferry RoRo Services) เชื่อมโยงกับป็นังและเบลาวันโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลาโครงการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช (ICD Thungsong City) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดนในจังหวัดสงขลา นราธิวาส ปัตตานี และยะลา เป็นต้น หากพิจารณาจากกรอบนโยบายในระดับประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้งยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศ การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ต่อจากสายกรุงเทพ - หัวหิน ซึ่งมีสถานีหลักชุมพร สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกในการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวกลุ่มฝั่งทะเลตะวันตก หรือ Royal Coast (เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง) และกลุ่มอันดามัน (ภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง สตูล) ทำให้ภาคใต้และพื้นที่ศึกษา มีศักยภาพสูงการเชื่อมโยงการคมนาคมภายในประเทศ และภายนอกประเทศ ด้วยโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ และจะส่งเสริมศักยภาพของภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค สนับสนุนให้เกิดการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตร และพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Cluster) เพื่อการส่งออกไปค้าขายยังต่างประเทศผ่านชายแดนของภาค (กลุ่มจังหวัดนราธิวาส ปัตตานี ยะลา สงขลา สตูล) และจะเป็นการส่งเสริมบทบาทและทิศทางการพัฒนาเมืองในลักษณะกลุ่มคลัสเตอร์เช่นกัน อาทิ กลุ่มเมืองสงขลา หาดใหญ่ สะเดา มีบทบาทการพัฒนาศูนย์กลางหลักด้านการค้าการท่องเที่ยวและบริการ และความเป็น Border Cluster กลุ่มเมืองภูเก็ต พังงา กระบี่ ยังคงบทบาทศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับประเทศ และกลุ่มเมืองปัตตานี ยะลา นราธิวาส เป็นศูนย์กลางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสังคมและการค้าชายแดน

ทั้งนี้เพื่อสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่อย่างทั่วถึงทุกจังหวัดพื้นที่โครงการจำเป็นต้องส่งเสริมบทบาทเมืองศูนย์กลางระดับรองด้านอื่น ๆ อาทิ ด้านการศึกษาเทคโนโลยีและนวัตกรรม เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร ปศุสัตว์และการประมง เป็นต้น ทำให้ต้องมีการศึกษาถึงสภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการ ผลจากการทบทวนข้อมูลพบว่าพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายของทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรดิน ทรัพยากรดิน ทรัพยากรแร่และทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยเฉพาะบริเวณตะวันตก ตอนกลางและตอนใต้ของภาคสามารถแบ่งเป็นรายจังหวัดได้ดังนี้

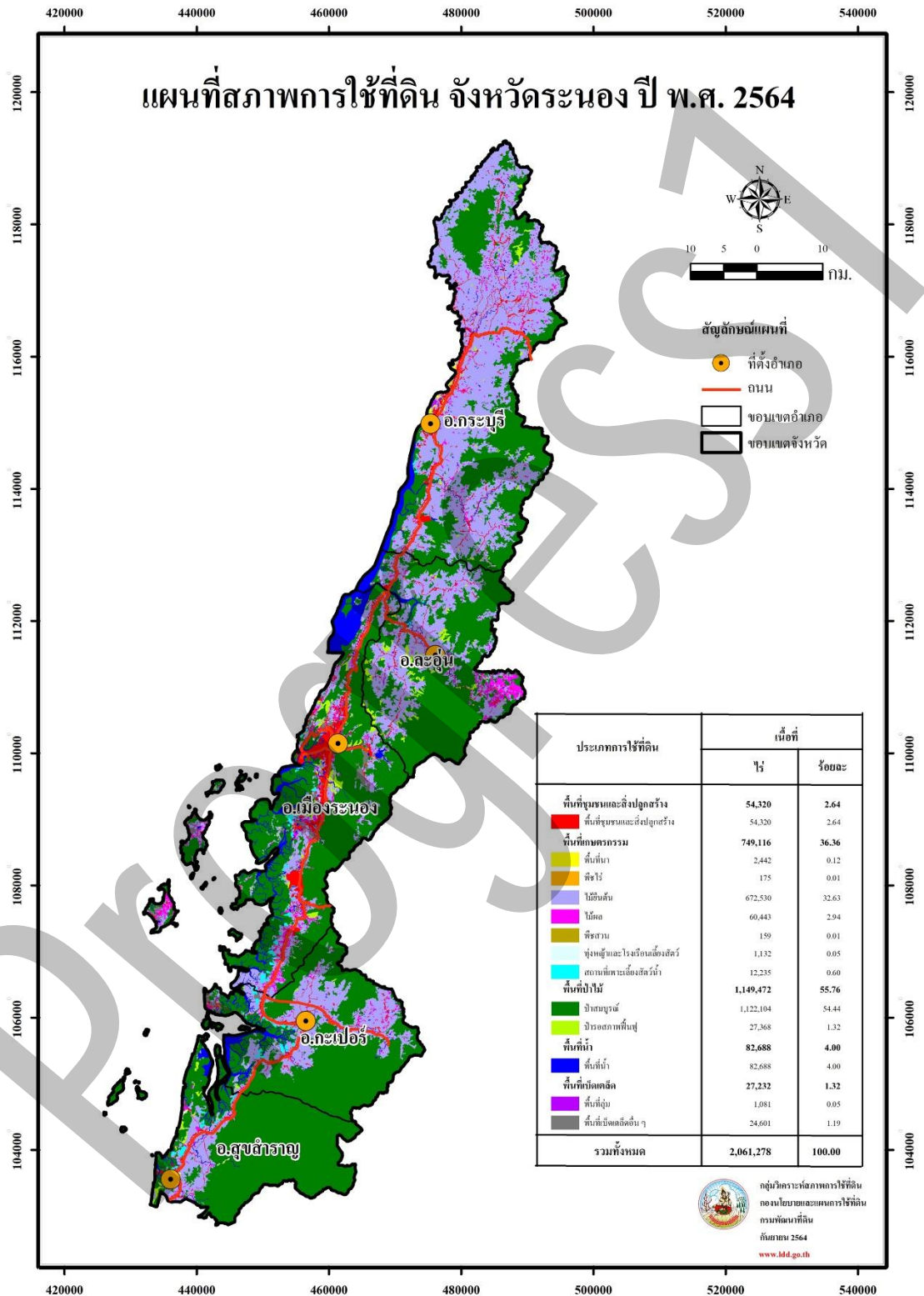
### จังหวัดระนอง

ปัจจุบันมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด ประมาณ 104,555 ไร่ รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม 99,225 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด และพื้นที่เบ็ดเตล็ด ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-41 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	54,320	2.64
A	พื้นที่เกษตรกรรม	99,225	29.25
A1	พื้นที่นา	1,285	0.38
A2	พืชไร่	2,727	0.80
A3	ไม้ยืนต้น	77,020	22.69
A4	ไม้ผล	11,219	3.31
A5	พืชสวน	778	0.23
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	735	0.22
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	5,065	1.50
F	พื้นที่ป่าไม้	104,555	30.79
W	พื้นที่น้ำ	7,756	2.29
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	21,649	6.37
	<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>339,396</b>	<b>100.00</b>

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดระนอง ปี 2564

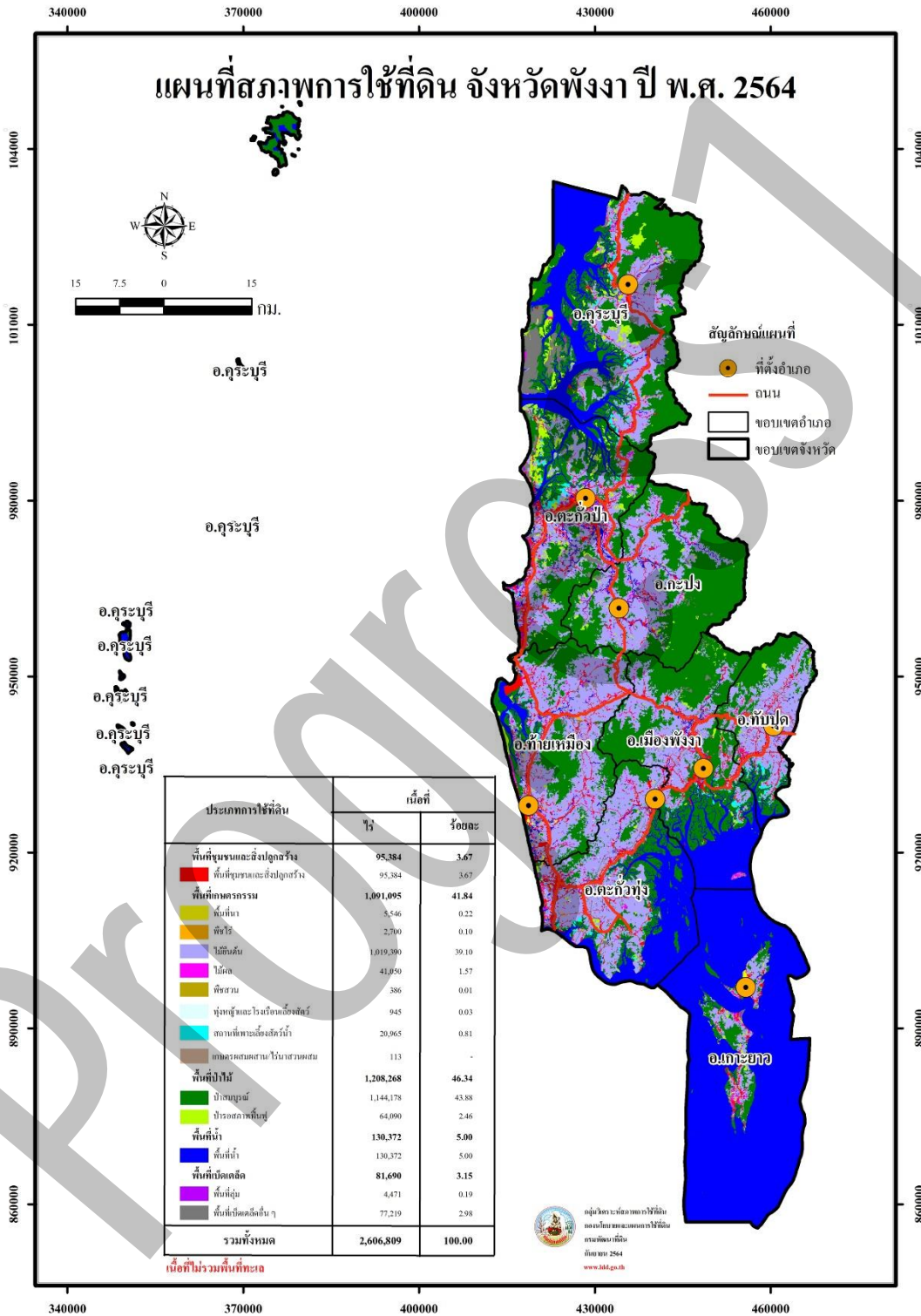
จังหวัดพังงา

ปัจจุบันมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด ประมาณ 1,208,268 ไร่ รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม 1,091,095 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด พื้นที่น้ำ 130,372 ไร่ และพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-42 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	95,384	3.67
A	พื้นที่เกษตรกรรม	1,091,095	41.84
A1	พื้นที่นา	5,546	0.22
A2	พืชไร่	2,700	0.10
A3	ไม้ยืนต้น	1,019,390	39.10
A4	ไม้ผล	41,050	1.57
A5	พืชสวน	386	0.01
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	945	0.03
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	20,965	0.81
F	พื้นที่ป่าไม้	1,208,268	46.34
W	พื้นที่น้ำ	130,372	5.00
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	81,690	3.15
	รวมทั้งหมด	2,606,809	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดพังงา ปี 2564

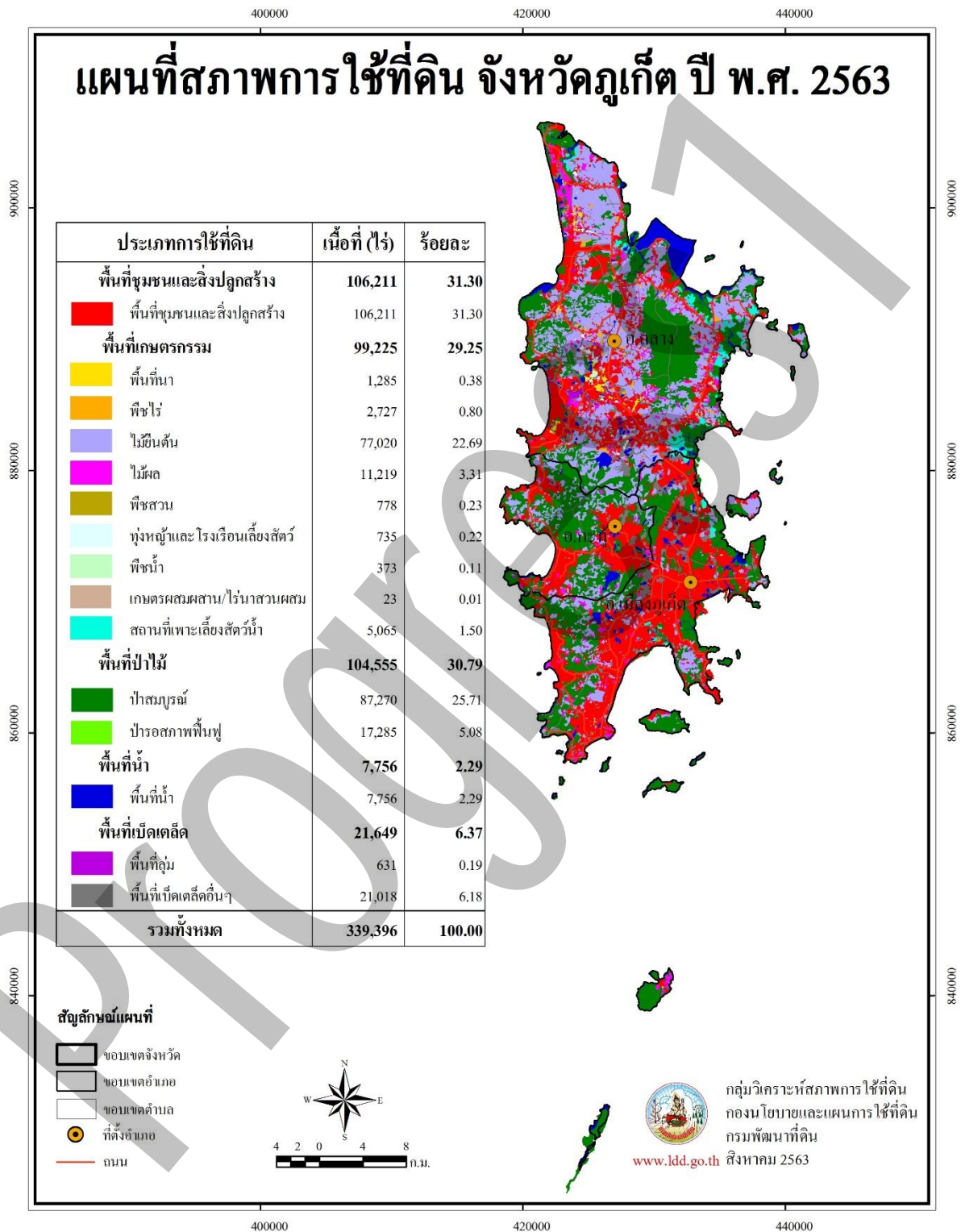
### จังหวัดภูเก็ต

ปัจจุบันมีพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด ประมาณ 106,211 ไร่ รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 104,555 ไร่ และ เกษตรกรรม 99,225 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-43 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	106,211	31.30
A	พื้นที่เกษตรกรรม	99,225	29.25
A1	พื้นที่นา	1,285	0.38
A2	พืชไร่	2,727	0.80
A3	ไม้ยืนต้น	77,020	22.69
A4	ไม้ผล	11,219	3.3
A5	พืชสวน	778	0.23
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	735	0.22
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	20,965	0.81
F	พื้นที่ป่าไม้	104,555	30.79
W	พื้นที่น้ำ	7,756	2.2
M	พื้นที่เปิดเตล็ด	21,649	6.37
	รวมทั้งหมด	339,396	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดภูเก็ต ปี 2564

## จังหวัดกระบี่

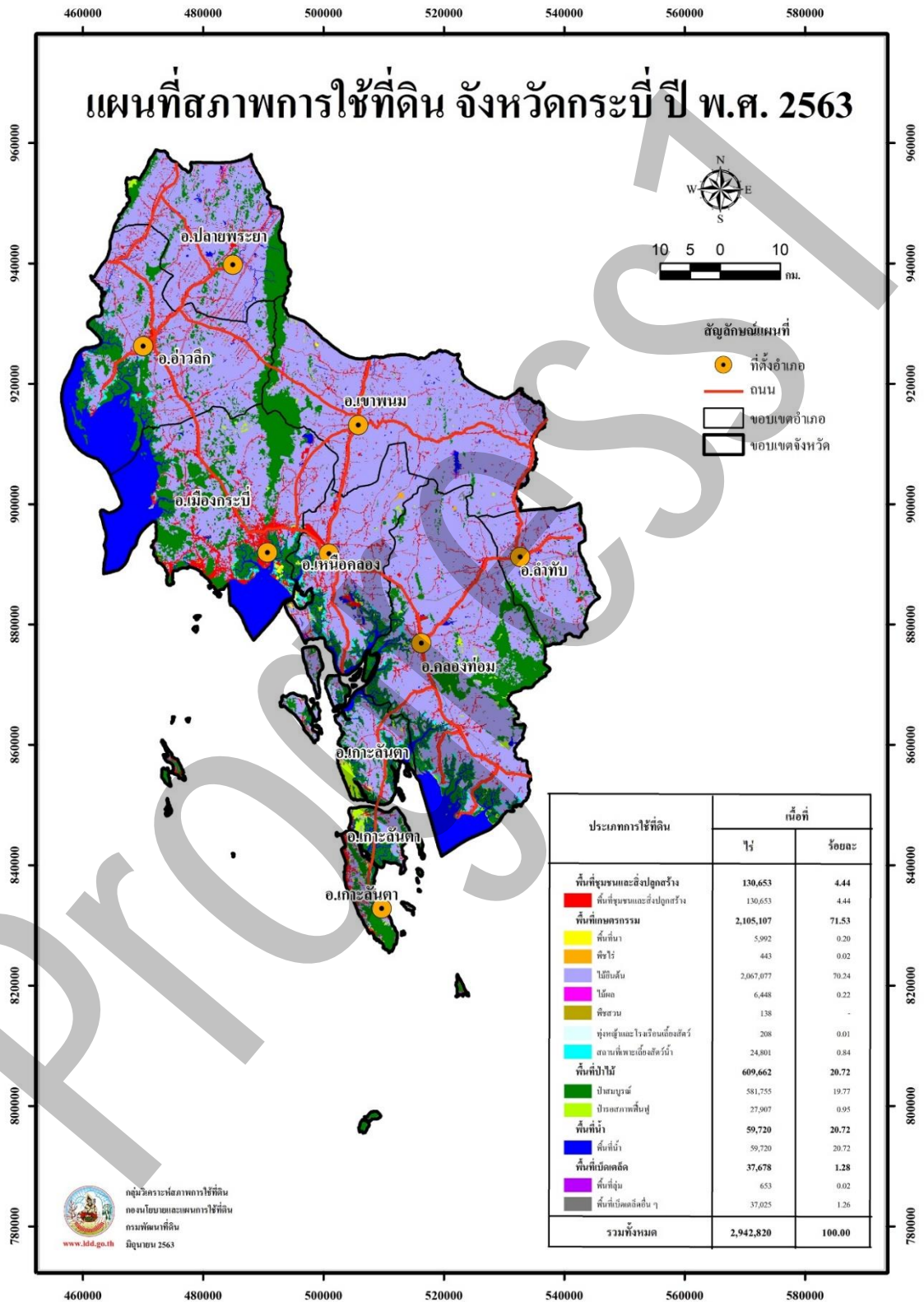
ปัจจุบันมีพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง มากที่สุด ประมาณ 2,105,107 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 609,662 ไร่ และ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-44 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	130,653	4.44
A	พื้นที่เกษตรกรรม	2,105,107	71.53
A1	พื้นที่นา	5,992	0.20
A2	พืชไร่	443	0.02
A3	ไม้ยืนต้น	2,067,077	70.24
A4	ไม้ผล	6,448	0.22
A5	พืชสวน	138	0
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	208	0.01
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	24,801	0.84
F	พื้นที่ป่าไม้	609,662	20.72
W	พื้นที่น้ำ	59,720	2.03
M	พื้นที่เปิดเตล็ด	37,678	1.28
	รวมทั้งหมด	2,942,820	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563





ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563

รูปที่ 2.2-4 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดกระบี่ ปี 2563

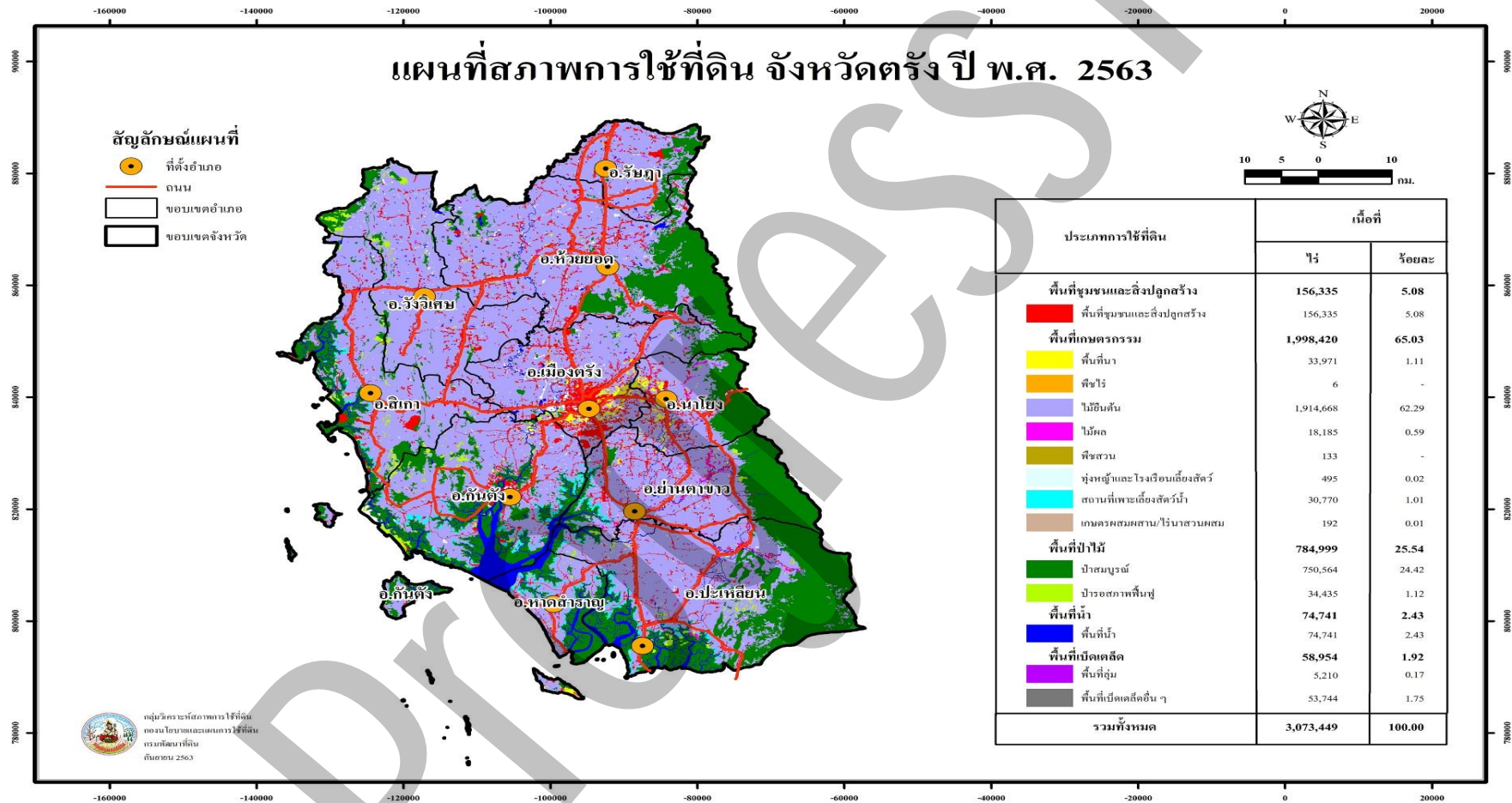
**จังหวัดตรัง**

ปัจจุบันมีพื้นที่พื้นที่เกษตรกรรม มากที่สุด ประมาณ 1,998,420 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 784,999 ไร่ และ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 156,335 ไร่ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-45 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563

สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	156,335	5.08
A	พื้นที่เกษตรกรรม	1,998,420	65.03
A1	พื้นที่นา	33,971	1.11
A2	พืชไร่	6	0
A3	ไม้ยืนต้น	1,914,668	62.29
A4	ไม้ผล	18,185	0.59
A5	พืชสวน	133	0
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	495	0.02
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	30,770	1.01
F	พื้นที่ป่าไม้	784,999	25.54
W	พื้นที่น้ำ	74,741	2.43
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	58,954	1.92
	<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>3,073,449</b>	<b>100.00</b>

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2563

รูปที่ 2.2-5 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดตรัง ปี 2563

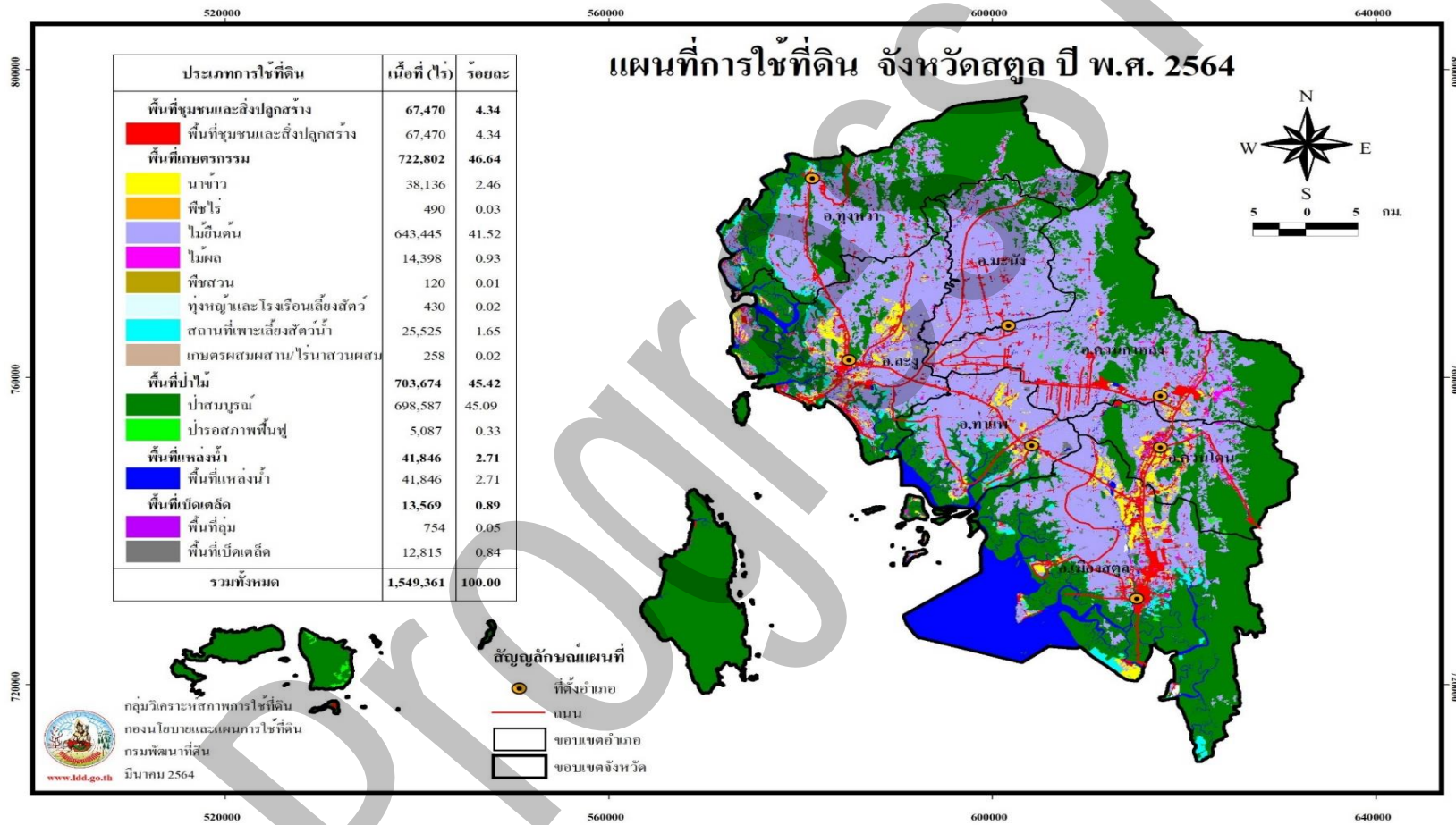
**จังหวัดสตูล**

ปัจจุบันมีพื้นที่พื้นที่เกษตรกรรม มากที่สุด ประมาณ 722,802 ไร่ โดยในพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นไม้ยืนต้นมากที่สุด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่า 703,674 ไร่ และ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 67,470ไร่ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-46 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564

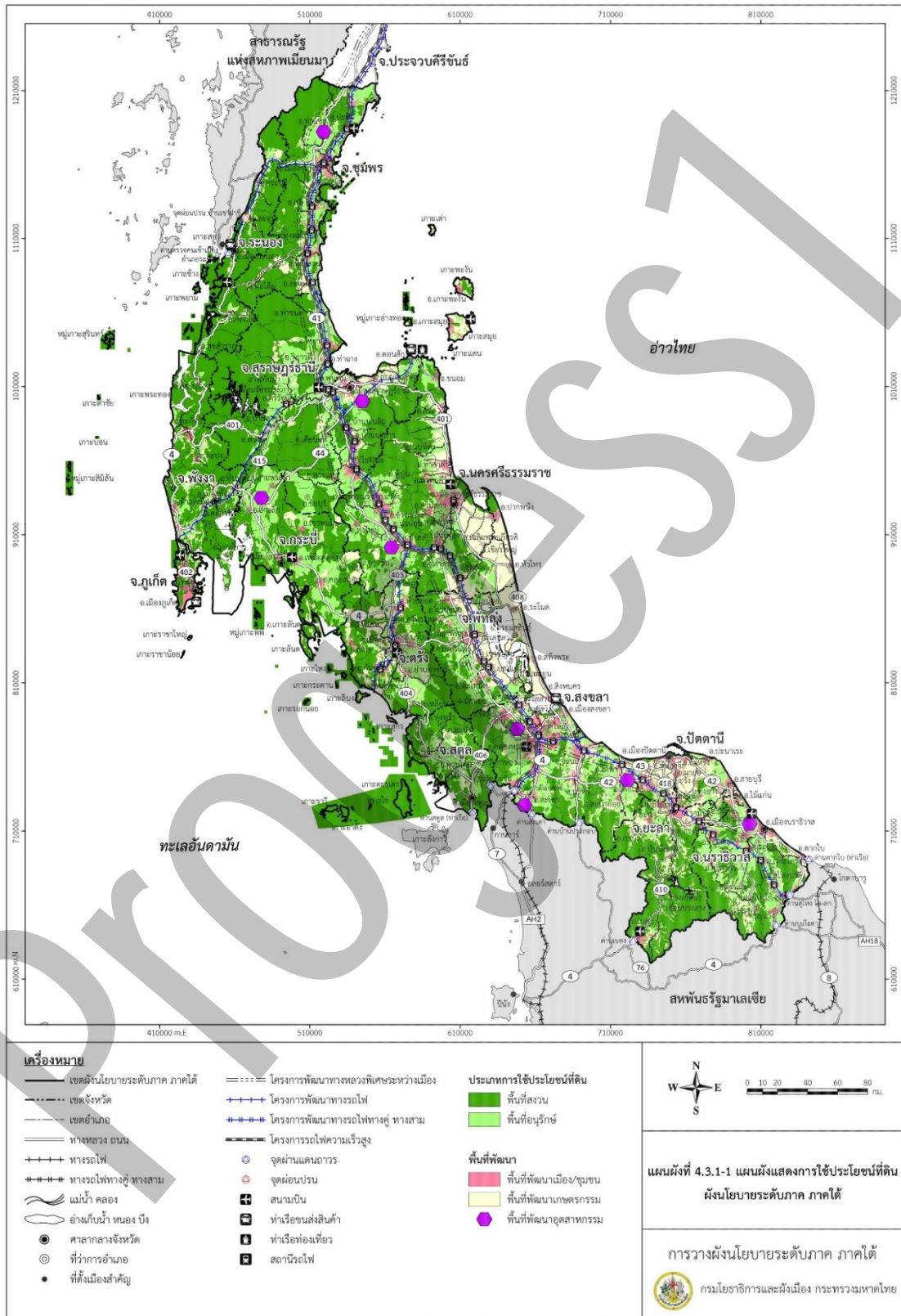
สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
		ไร่	ร้อยละ
U	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	67,470	4.34
A	พื้นที่เกษตรกรรม	722,802	46.64
A1	พื้นที่นา	38,136	2.46
A2	พืชไร่	490	0.03
A3	ไม้ยืนต้น	643,445	41.52
A4	ไม้ผล	14,398	0.93
A5	พืชสวน	120	0.01
A7	ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	430	0.02
A9	สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	25,525	1.65
F	พื้นที่ป่าไม้	703,674	45.42
W	พื้นที่น้ำ	41,846	2.71
M	พื้นที่เบ็ดเตล็ด	13,569	0.89
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>1,549,361</b>	<b>100.00</b>

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน 2564

รูปที่ 2.2-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดสตูล ปี 2564



ที่มา : ปรับปรุงจากกรมโยธาธิการและผังเมือง, พ.ศ.2562.

รูปที่ 2.2-7 การใช้ที่ดินในกลุ่มจังหวัดภาคใต้

## 2.2.4 ข้อมูลสภาพการจราจร

### 2.2.4.1 จังหวัดระนอง

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งประกอบด้วย 3 ระบบ ได้แก่ โครงข่ายทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้

#### 1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จังหวัดระนองมีโครงข่ายถนนสายหลักที่สำคัญ 1 สาย คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 นอกจากนี้ ยังมีถนนสายย่อยต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงระนองจำนวนทั้งสิ้น 7 สายทาง รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 262.13 กิโลเมตร โดยมีปริมาณการจราจรในสายทางหลักโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของจังหวัดระนอง ปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.2-47 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	801	เสียบลูวน - กระบุรี	528+103	1,134	688	84	4,250	6,156	11.2
4	802	กระบุรี - หงาว	565+823	2,187	1,802	162	2,035	6,186	14.8
4	802	กระบุรี - หงาว	590+103	1,942	1,445	354	2,779	6,520	16.7
4	802	กระบุรี - หงาว	608+465	6,231	1,252	158	2,617	10,258	7.4
4	803	หงาว - อ่าวเคย	644+321	956	471	125	2,696	4,248	9.2
4	803	หงาว - อ่าวเคย	675+021	1,307	1,062	26	1,382	3,777	11.2
4	803	หงาว - อ่าวเคย	691+821	395	316	27	1,624	2,362	9.4
412	100	ทางเขาระนอง	0+140	4,831	4,628	364	2,978	12,801	2.8
4006	100	ราชกรูด - วังตะกอก	2+500	572	115	25	1,358	2,070	22.4
4091	101	บางสีกิม - เขาคาย	2+500	372	52	2	594	1,020	7.3
4091	101	บางสีกิม - เขาคาย	19+088	281	24	17	482	804	5.2
4091	101	บางสีกิม - เขาคาย	43+173	843	64	3	666	1,576	11.3

ที่มา : กรมทางหลวง, 2566

#### 2) ทางน้ำ

จังหวัดระนองมีท่าเทียบเรือ แยกประเภทได้ ดังนี้

- ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ (ท่าเรือระนอง) ซึ่งสามารถรองรับเรือขนาด 12,000 เดดเวทตัน (DWT) เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของท่าเทียบเรือแห่งประเทศไทยกระทรวงคมนาคมจำนวน 1 แห่ง
- ท่าเทียบเรือประมง จำนวน 1 แห่ง ซึ่งใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการประมง
- ท่าเทียบเรือ สำหรับเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว จำนวน 2 แห่ง

### 3) ทางอากาศ

ท่าอากาศยานระนอง ตั้งอยู่ เลขที่ 91 หมู่ 3 ตำบลราษกรุด อำเภอเมืองจังหวัดระนอง 85000 สังกัดกรมท่าอากาศยานกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันมี 2 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ และ สายการบินไทยแอร์เอเชียพื้นที่โดยรอบริมทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) หลักกิโลเมตรที่ 634-636 ห่างจากตัวเมืองระนองประมาณ 22.2 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 1,855 ไร่

#### 2.2.4.2 จังหวัดพังงา

##### 1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

การคมนาคมขนส่งในตัวเมืองจังหวัดพังงาและรอบนอกมีความคล่องตัวสูง เนื่องจากจังหวัดพังงา เป็นจังหวัดเล็ก ๆ ถนนหนทางมีเพียงพอสำหรับการจราจร ไม่มีสภาพการจราจรที่แออัดเช่นเมืองใหญ่อื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีทางหลวงแผ่นดิน เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดพังงากับจังหวัดใกล้เคียงและระหว่างจังหวัดพังงา กับอำเภอต่าง ๆ ครอบคลุมพื้นที่

สำหรับปริมาณการจราจรในสายทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 โดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของจังหวัดพังงา ปี พ.ศ.2565 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.2-48

ตารางที่ 2.2-48 ปริมาณการจราจรในสายทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7	รถยนต์ (เกิน 7	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	711+821	2,570	250	78	2,611	5,509	16.954
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	741+421	2,235	90	38	1,945	4,308	11.792
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	762+021	2,704	244	91	1,539	4,578	18.174
4	902	ตะกั่วป่า - บางสัก	770+127	5,026	4,803	805	2,134	12,768	12.57
4	903	คลองบางดินสอ - นาเหนือ	874+208	2,758	1,441	334	3,941	8,474	25.336
4	1001	บางสัก - ท้ายเหมือง	825+553	1,779	1,073	40	2,713	5,605	5.87
4	1002	ท้ายเหมือง - คลองบางดินสอ	837+753	2,817	1,491	237	4,594	9,139	9.224

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

##### 2) ทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำในจังหวัดพังงาส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะสั้น ระหว่างเกาะต่าง ๆ เช่น อำเภอ เกาะยาว กับตัวจังหวัด หรือเพื่อการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางไปหมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน เกาะปันหยี หรือแหล่งท่องเที่ยวอื่น โดยมีท่าเรือที่สำหรับการขนส่งพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ มีดังนี้



ตารางที่ 2.2-49 ตารางแสดงจำนวนท่าเรือสำหรับการขนส่งพาณิชย์ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการท่องเที่ยวโดยภาครัฐ

ลำดับ ที่	รายการ	จำนวน	หมายเหตุ
1	จำนวนท่าเทียบเรือ	23 ท่า	
2	จำนวนเที่ยวเรือที่ออกต่อวัน	500-600 (ลำ/ต่อวัน)	ขึ้นอยู่กับฤดูกาลท่องเที่ยว/ เทศกาลและสภาพอากาศ
3	จำนวนผู้โดยสารท่าเรือ ต่อวัน	6,000-8,000 (คน/ต่อวัน)	

ที่มา: สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพังงา

### 3) ทางอากาศ

การเดินทางทางอากาศยานต้องอาศัยการเดินทางผ่านสนามบินนานาชาติภูเก็ต และเดินทางต่อด้วยรถยนต์ จากสนามบินนานาชาติภูเก็ตถึงตัวจังหวัดพังงา ด้วยระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 และ 4144 นอกจากนี้ยังสามารถใช้บริการจากสนามบิน จังหวัดกระบี่ได้อีกด้วย

#### 2.2.4.3 จังหวัดภูเก็ต

##### 1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

การคมนาคมทางถนน มีทางหลวงหมายเลข 402 เป็นเส้นทางหลัก และมีทางหลวงของจังหวัดรอบเกาะ รวมทั้งเส้นทางอื่น ๆ ที่แยกออกจากทางหลวงหมายเลข 402 ไปยังชุมชน และสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.2-50 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
402	101	โคกกลอย - หมากปรก	11+206	8,751	3,696	300	12,660	25,407	9.206
402	102	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	44+656	18,867	1,183	429	14,544	35,023	3.312
4020	100	เมืองภูเก็ต - กะทู้	1+112	12,121	1,043	363	6,210	19,737	2.974
4021	100	เมืองภูเก็ต - หาแยกฉลอง	0+651	5,918	4,447	231	5,117	15,713	1.909
4022	100	โรงเรียนวิชิตสงคราม - สนามสุรกุล	0+200	2,780	193	48	1,695	4,716	0.806
4023	100	เมืองภูเก็ต-แหลมพันวา	2+450	1,524	1,596	56	1,495	4,671	1.499
4023	100	เมืองภูเก็ต-แหลมพันวา	6+800	2,353	1,951	66	1,974	6,344	1.387
4024	101	บางคู - ดินเขา	2+000	11,939	2,553	272	12,280	27,044	3.886
4024	101	บางคู - ดินเขา	11+037	22,517	403	174	15,789	38,883	0.738
4024	102	ดินเขา - หาดราไวย์	19+559	1,932	1,990	68	1,775	5,765	1.318
4025	100	ท่าเรือ - เซิงทะเล	3+160	3,462	3,149	65	3,877	10,553	0.654
4026	100	ทางเข้าสนามบินภูเก็ต	1+500	7,481	1,017	159	3,303	11,960	2.174
4027	100	ท่าเรือ - เมืองใหม่	0+500	7,474	625	90	9,719	17,908	4.054
4028	100	หาแยกฉลอง - กระรน	0+500	2,964	2,788	60	2,557	8,369	1.04
4029	100	กะทู้ - ป่าตอง	0+000	6,852	4,530	222	4,401	16,005	2.218
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	1+000	1,954	1,192	94	2,418	5,658	2.421
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	13+950	2,050	1,048	84	2,417	5,599	2.697
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	24+140	3,762	4,047	107	3,620	11,536	1.474
4031	100	มุดดอกขาว - สนามบินภูเก็ต	1+200	2,606	789	122	2,652	6,169	5.074
4031	100	มุดดอกขาว - สนามบินภูเก็ต	10+722	2,002	1,239	0	1,248	4,489	0.379
4302	100	หาดทรายแก้ว-ทามูน	2+000	2,714	735	143	4,183	7,775	12.334
4353	100	หาดไร่ไชย-หมวดกลาง	0+600	203	39	21	276	539	3.711

ที่มา : กรมทางหลวง, 2566

## 2) ทางน้ำ

จังหวัดภูเก็ต มีท่าเรือน้ำลึก จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต บริเวณอ่าวมะขาม ตำบลวิชิต อำเภอเมืองภูเก็ต ใช้เป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว และมีจำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตทั้งสิ้น 55 แห่ง ประกอบไปด้วยรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.2-51 ถึง ตารางที่ 2.2-52

ตารางที่ 2.2-51 จำนวนท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

ท่าเทียบเรือ	จำนวน (แห่ง)
1.ท่าเทียบเรือ เพื่อรับขนถ่ายสินค้าสาธารณะทั่วไป	4
2.ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือสำราญ/กีฬา	20
3.ท่าเทียบเรือของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ	5
4.ท่าเทียบเรือประมง	11
5.ท่าเทียบเรือใช้ในกิจการของโรงแรม ร้านอาหาร	15
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>55</b>

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ณ เดือนกันยายน 2564

ตารางที่ 2.2-52 ข้อมูลและสถานที่ตั้งมารีนาในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

มารีนา	ที่ตั้ง	จำนวนที่ จอดเรือ ในน้ำ (ลำ)	จำนวนที่ จอดเรือบน บก (ลำ)	ความยาวเรือ สูงสุดที่สามารถ เข้าเทียบท่า (เมตร)	อัตราการกินน้ำ ลึกสูงสุดที่ สามารถเข้ามา เทียบได้ (เมตร)
1.โบ๊ท ลากูน มารีนา (The boat lagoon Marina)	22/1 ม.2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมือง จังหวัด ภูเก็ต	173	135	24.384 (80 ฟุต)	2-2.5
2.รอยัล ภูเก็ต มารีนา (Royal Phuket Marina)	68 ม.2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมือง จังหวัด ภูเก็ต	76	35	37	3
3. ยอร์ชเฮเวน (The yacht haven Marina)	141/2 ม.2 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัด ภูเก็ต	300	-	80	3
4.อ่าวโป แกรนด์มารีนา (Ao Po Grand Marina)	113/1 ม.6 ถ.เทพกระษัตรี ตำบลป่าคลอก อำเภอถลาง จังหวัด ภูเก็ต	300	100	80	10
5. อ่าวฉลอง มารีนา (Ao Chalong Marina)	46/20 ตำบลฉลอง อำเภอเมือง ภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต 83130	44	-	30	2

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ณ เดือนกันยายน 2564

## 3) ทางอากาศ

การคมนาคมทางอากาศ มีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ซึ่งเป็นสนามบินตั้งอยู่ที่เหนือสุดของ  
 เกาะภูเก็ตเป็นท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินหนาแน่นเป็นอันดับที่สามของประเทศ โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้  
 6,500,000 คนต่อปี รองจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

#### 2.2.4.4 จังหวัดกระบี่

##### 1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านจังหวัดเพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ -  
 ชุมพร - ระนอง - พังงา - กระบี่ รวมระยะทางประมาณ 946 กิโลเมตร หรือใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข  
 4 ถึงจังหวัดชุมพร ต่อด้วยทางหลวงหมายเลขแผ่นดินหมายเลข 41 ผ่านอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรเข้า  
 อำเภอ ไชยา อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จากนั้นใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4035 ผ่านอำเภออ่าวลึก  
 และใช้ทางหลวงหมายเลข 4 อีกครั้งเข้าสู่จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง 814 กิโลเมตร ถ้าเดินทางจากภูเก็ต ใช้  
 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ต่อด้วยทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง  
 อำเภอทับปุด จังหวัดพังงา เข้าอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ รวมระยะทางประมาณ 185 กิโลเมตร และสำหรับ  
 ปริมาณจราจร (AADT) สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตารางที่ 2.2-53

ตารางที่ 2.2-53 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทาง หลวง	ตอน ควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถ โดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยาน ยนต์หนัก
4	904	นาเหนือ - เขาคราม	925+127	2,489	2,309	202	4,089	9,089	14.567
4	904	นาเหนือ - เขาคราม	941+327	5,477	2,630	394	4,575	13,076	12.55
4	1102	ตลาดเก่า-คลองท่อม	979+327	13,204	14,201	9,453	17,579	54,437	10.298
4	1103	คลองท่อม - นาวง	1010+765	3,111	3,218	124	2,155	8,608	17.53
4	1103	คลองท่อม - นาวง	1016+865	2,939	3,421	358	2,631	9,349	17.884
44	100	อ่าวลึก - บางสวรรค์	29+000	2,584	1,991	106	2,959	7,640	15.039
415	100	นาเหนือ-บางคราม	15+520	2,522	2,431	341	4,226	9,520	14.884
4009	300	บางหลอ - อ่าวลึก	131+937	2,963	2,701	324	5,037	11,025	21.85
4009	300	บางหลอ - อ่าวลึก	143+237	2,756	1,869	82	3,305	8,012	18.747
4033	100	ในช่อง - ไนไร่	3+000	2,135	103	228	541	3,007	13.302
4034	100	ปากน้ำกระบี่-เขาทอง	11+400	2,825	553	149	1,992	5,519	3.497
4037	100	เหนือคลอง-สองแพรก	23+000	3,539	3,553	100	2,677	9,869	8.785
4038	100	คลองท่อม - ทุ่งใหญ่	5+000	1,128	931	104	1,935	4,098	20.327
4041	100	บางฝั่ง - โคกยาง	2+000	698	388	89	948	2,123	7.866
4151	400	บางขัน - ลำทับ	100+693	1,138	908	75	2,725	4,846	23.112
4156	100	เขาพนม - ทุ่งใหญ่	5+000	1,208	468	119	3,707	5,502	18.012
4197	100	เขาตอ-ปลายพระยา	11+000	2,080	1,874	365	3,954	8,273	24.356
4201	100	ช่องพลี - อ่าวพระนาง	2+000	2,735	1,098	277	1,754	5,864	1.825

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4202	100	ช่องฟลี - หาดนพรัตน์ธารา	4+000	2,652	877	1,095	2,291	6,915	3.933
4203	100	อ่าวน้ำเมา - หาดนพรัตน์ธารา	4+000	3,532	610	849	1,691	6,682	3.861
4204	100	สไลไทย - สุสานหอย 75 ล้านปี	3+000	1,955	384	253	1,183	3,775	3.603
4206	100	ห้วยน้ำขาว - เกาะกลาง	3+000	1,350	1,154	297	3,246	6,047	8.318
4225	100	สวนปาล์ม - คลองซี	1+300	595	33	1	600	1,229	12.286

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

## 2) ทางราง

เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา นครอุตสาหกรรมแหลมฉบังถึงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์และสินค้าของโรงงานในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง แต่ไม่นิยมใช้บริการเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูงและระยะทางไม่ไกล ในอนาคตจะเปลี่ยนสภาพเป็นรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่เส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ สามารถลงได้ที่สถานีรถไฟดังนี้

- สถานีรถไฟจังหวัดตรัง (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร)
- สถานีรถไฟพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร)
- สถานีรถไฟทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช (เดินทางโดยรถยนต์ไปจังหวัดกระบี่ ระยะทาง 150 กิโลเมตร)

## 3) ทางน้ำ

จังหวัดกระบี่มีท่าเรือ 3 ประเภท คือ ท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว ท่าเทียบเรือพาณิชย์ และท่าเทียบเรือประมง มีจำนวนดังนี้

- ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยว 24 ท่า
- ท่าเทียบเรือพาณิชย์ 3 ท่า
- ท่าเทียบเรือประมง 32 ท่า

## 4) ทางอากาศ

จังหวัดกระบี่มีสนามบินนานาชาติ 1 แห่งคือท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่ สังกัดกรมการบินพลเรือน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตรท่าอากาศยานกระบี่มีบทบาทสำคัญที่สามารถรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศของจังหวัดกระบี่ มีความสะดวกสบายและเป็นการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่สามารถให้บริการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 36,000 คนต่อวัน

### 2.2.4.5 จังหวัดตรัง

#### 1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จังหวัดตรังมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นถนนสายหลัก ในการคมนาคมขนส่งทางบก นอกจากนั้นยังมีถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดไปอำเภอต่าง ๆ สามารถเดินทางติดต่อกันได้อย่างสะดวก โดยข้อมูลโครงข่ายถนนสายหลักในจังหวัดตรังแสดงดังตารางที่ 2.2-54

ตารางที่ 2.2-54 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	1103	คลองท่อม - นาวง	1046+265	3,268	494	151	1,350	5,263	19.419
4	1201	นาวง - ห้วยยอด	1062+265	3,295	714	109	2,550	6,668	7.154
4	1201	นาวง - ห้วยยอด	1076+665	2,624	1,189	13	4,575	8,401	4.428

ตารางที่ 2.2-54 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565 (ต่อ)

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4	1202	ห้วยยอด - ลำภูรา	1095+200	2,606	247	33	2,981	5,867	4.227
4	1203	ลำภูรา - ตรัง	1099+615	7,195	7,196	499	8,669	23,559	4.504
4	1204	ตรัง - เขาพับผ้า	1115+547	7,659	2,513	142	8,680	18,994	5.244
403	301	กะปาง - ห้วยนาง	68+567	2,864	1,595	1,076	9,988	15,523	26.548
403	302	ห้วยนาง - ตนมวง	92+497	3,339	933	80	5,396	9,748	21.779
403	303	ตนมวง - ตรัง	101+411	2,744	1,232	206	6,188	10,370	18.206
403	304	ตรัง - กันตัง	126+435	9,248	8,955	251	7,305	25,759	3.719
404	100	ตรัง - บ้านนา	15+000	5,407	4,236	257	8,864	18,764	6.534
404	201	บ้านนา - ละงู	35+000	6,750	5,033	3,129	11,250	26,162	26.026
404	201	บ้านนา - ละงู	44+936	5,828	5,263	4,073	15,816	30,980	35.646
419	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง	2+500	5,358	3,547	45	5,745	14,695	7.54
419	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง	15+500	2,658	1,704	1	5,045	9,408	9.099
4045	100	บางรัก - ควนขัน	2+665	5,517	3,192	138	7,578	16,425	2.721
4046	101	ตรัง - สิเกา	9+479	4,297	3,638	0	7,298	15,233	9.223
4046	102	ถนนเลี่ยงเมืองสิเกา	32+879	2,212	2,026	0	3,505	7,743	11.895
4046	200	สิเกา - ควนกูน	41+865	1,425	122	91	961	2,599	21.47
4123	100	บ้านโพธิ์ - ห้วยยอด	0+950	2,830	520	30	1,767	5,147	2.37

4124	100	นาโยงเหนือ - ยานตาขาว	8+650	1,085	279	5	3,053	4,422	6.106
4125	100	ท่าพญา - ทุ่งยาว	5+000	2,224	39	12	314	2,589	9.154
4151	300	น้ำตก - กะปาง	60+693	2,329	354	111	3,228	6,022	10.827
4158	100	คลองเต็ง - เขวีสะ	4+100	2,473	460	2	6,858	9,793	10.671
4159	100	นาวง - ดินซด	2+800	2,197	126	8	3,769	6,100	11.016
4162	100	ตมมะม่วง - ปากเมง	2+800	2,352	470	0	4,351	7,173	10.135
4225	100	สวนปาล์ม - คลองชี	31+500	144	32	2	794	972	8.23
4235	100	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	1+300	2,037	2,013	179	3,778	8,007	3.934
4235	100	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	30+288	327	181	33	1,068	1,609	13.176
4236	100	ถนนแพรก - ลีนาว	1+400	437	295	5	1,294	2,031	15.313
4258	100	ห้วยนาง - บ้านซา	2+200	953	144	14	1,424	2,535	5.444
4258	200	บ้านซา - ควนชัน	11+000	39	34	0	496	569	2.285
4261	100	ป่าเตียว - ทุ่งคาย	6+100	735	439	11	2,494	3,679	11.634
4264	100	บ้านช่อง - ทาดเลา	9+200	610	169	11	1,903	2,693	5.421
4267	100	ห้วยนาง - หนองบัว	3+950	1,170	363	4	2,990	4,527	13.033

ตารางที่ 2.2-54 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565 (ต่อ)

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
4268	100	ควนตอ - บ้านควน	6+614	1,162	590	32	2,041	3,825	6.405
4269	101	ห้วยยอด - คลองมวน	3+400	1,308	192	10	1,816	3,326	6.013
4269	102	คลองมวน - คลองโก่ง	14+530	4,105	490	26	4,397	9,018	5.023
4270	101	ห้วยยอด - ท่าจิว	5+000	695	292	0	1,133	2,120	0.943
4276	100	ท่าประดู่ - สวนหมาก	2+000	0	0	0	263	263	0
4278	100	ทอนแจ - อ่าวตง	2+000	53	32	0	285	370	0
4289	100	สามแยกทางรถไฟ - วังสมบูรณ์	0+200	150	27	3	451	631	7.448
4315	100	บางรัก - ควนปริง	0+335	1,725	1,508	60	2,763	6,056	8.719
4345	100	ควนกุน - หนองชุมแสง	2+000	326	14	1	219	560	13.393
4347	100	ตลาดคู - บ้านซา	0+400	605	132	3	736	1,476	0.271
4348	100	ห้วยเจ - ควนอารีย์	1+500	48	21	0	608	677	0

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

## 2) ทางราง

จังหวัดตรังมีการคมนาคมทางรางเพียงจังหวัดเดียวในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน โดยมีสถานีรถไฟกันตัง (Kantang Railway Station) เป็นสถานีปลายทางของทางรถไฟสายชุมทางทุ่งสง - กันตัง ตั้งอยู่ที่ถนนหน้าค่าย ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 850.08 กิโลเมตร มีบริการรถไฟ 2 ขบวน คือ ขบวนรถเร็ว กันตัง - กรุงเทพฯ ทุกวัน ๆ ละ 1 ขบวน และขบวนรถด่วน ตรัง - กรุงเทพฯ ทุกวัน ๆ ละ 1 ขบวน

## 3) ทางน้ำ

จังหวัดตรังมีท่าเรือแยกประเภทเป็น ท่าเรือพาณิชย์และท่าเรือท่องเที่ยวดังนี้

- ท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 5 ท่า ตั้งอยู่ในอำเภอกันตังทั้ง 5 ท่า ได้แก่
- ท่าเทียบเรือกันตัง ขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรังตำบลกันตัง ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ รองรับเรือลำเลียงสินค้า
- ท่าเทียบเรือแสงทองขนส่งภาคใต้ เป็นท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบางเป้า เป็นท่าเทียบเรือสินค้าประเภทเทกอง รองรับเรือลำเลียงสินค้า
- ท่าเทียบเรือตรังฮาเบอร์ ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลนาเกลือ ขนส่งสินค้าประเภทเทกอง รองรับเรือลำเลียงสินค้าขนาด 1,500 ตันกรอส



- ทำเทียบเรือยู่โสเภ ขนาดไม่เก็น 500 ตันกรอส ตั้งบรเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบ่อน้ำร้อน บรการลนค้ำประเภทตู้คอนเทนเนอร์ รองรับเรือลำเลียงลนค้ำขนาด 1,500-2,500 ตันกรอส
- ทำเทียบเรือนาเกลือ กว้าง 29.00 เมตร ยาว 185 เมตร ที่ตั้งบรเวณแม่น้ำตรัง หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ
- ทำเรือท่องเที่ยว จํานวน 5 ท่า คอ
- ทำเทียบเรือปากเมง ตั้งบรเวณอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าใหม่ ตำบลไม้ฝาด อำเภอเสเกา
- ทำเทียบเรือควนตุงกู ตั้งอยู่บรเวณบ้านควนตุงกู อำเภอกันตัง มีเรือโดยสารและบรรทุกลนค้ำเพลาใบจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน ให้บรการวิ่งระหว่งท่าเรือควนตุงกูกับเกาะมูก
- ทำเทียบเรือทุ่งคลองสน ตั้งอยู่บรเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอเสเกามีเรือโดยสารและเพลาใบจักรยาวและเรือโดยสารขนาดใหญ่
- ทำเทียบเรือตะเสะ ตั้งอยู่บรเวณ หมู่ที่ 5 ตำบลตะเสะ อำเภอหาดสำราญ มีเรือโดยสารและบรรทุกลนค้ำเพลาใบจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน - เป็นท่าเรือประมงเข้า-ออก มีจํานวน 34 ท่า/แพปลา
- ทำเรือหยงสตาร์ตั้งอยู่บรเวณตำบลท่าข้าม อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง

#### 4) ทางอากาศ

จังหวัดตรังมีท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองตรัง ห่างจากเทศบาลนครตรัง ประมาณ 7 กิโลเมตร โดยท่าอากาศยานตรังมีทางวิ่งยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับอากาศยาน ขนาด 150 ที่นั่ง มีลานจอดซึ่งสามารถรองรับอากาศยานขนาดกลางได้ 2 ลำ ในเวลาเดียวกัน รวมทั้งมีอาคารที่พักผู้โดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนได้ประมาณ 300 คน

### 2.2.4.6 จังหวัดสตูล

#### 1) ทางถนน : ปริมาณจราจร (AADT)

จังหวัดสตูล มีเส้นทางคมนาคมทั้งทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด ระหว่งอำเภอ และระหว่งประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงในตารางที่ 2.2-55

ตารางที่ 2.2-55 ปริมาณจราจร ปี พ.ศ. 2565

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์ (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์ (เกิน 7 คน)	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	% ยานยนต์หนัก
404	201	บ้านนา - ละงู	70+936	4,839	3,022	2,430	12,696	45,145	4.698
404	201	บ้านนา - ละงู	94+836	2,396	2,000	2,206	12,067	22,358	32.847
404	202	ละงู - ฉลุง	97+663	3,124	3,347	62	12,550	19,152	38.503
404	202	ละงู - ฉลุง	112+213	2,497	2,933	104	4,111	10,644	5.862
406	102	ค้ายรวมมิตร - คลองซุด	88+595	3,394	2,043	523	3,153	8,687	8.806

406	103	ศาลากันตง - ตำมะลัง	95+540	2,183	2,284	46	2,801	8,761	9.097
4051	100	นาลาน - จะบิลัง	1+000	2,193	2,440	11	2,673	7,186	4.342
4052	100	เขาขาว - ท่าเรือปากบารา	3+663	3,429	3,733	149	2,935	7,579	4.512
4137	100	ทุ่งตำเสา - สวนเทศ	1+000	1,541	875	419	3,832	11,143	5.313
4184	100	ควนสตอ - ด่านชายแดนวัง ประจัน(เขตแดน ไทย/มาเลเซีย)	3+500	473	305	22	2,713	5,548	25.865

ที่มา: กรมทางหลวง, 2566

## 2) ทางน้ำ

ความยาวชายฝั่งทะเลจังหวัดสตูล 144.8 กิโลเมตร มีคลองสายหลัก 6 สาย ความยาวรวม 277.55 กิโลเมตรมีเกาะในทะเลจำนวน 105 เกาะ เกาะที่มีผู้คนมาถิ่นฐานอาศัยอยู่ จำนวน 9 เกาะ การคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวภายในประเทศ และการเดินทางระหว่างประเทศไปยังประเทศมาเลเซียทางทะเล จังหวัดสตูลมีท่าเรือจำนวน 2 ท่าเรือ ดังนี้

1. ท่าเรือตำมะลัง เป็นท่าเทียบเรือ ตั้งอยู่ใน ตำบลตำมะลัง อำเภอเมือง จังหวัดสตูล เป็นท่าที่สามารถเดินทางไปเกาะลังกาวิ ประเทศมาเลเซียโดยเรือเฟอร์รี่ มีเรือออกจากท่าเรือทุกวัน
2. ท่าเรือปากบาราอยู่ห่างจากอำเภอละงูประมาณ 8 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ปากคลอง ละงู ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู เป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้เกาะตะรุเตามากที่สุด ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร และใกล้ท่าเรือเป็นที่ตั้งของศูนย์บริการนักท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติตะรุเตา บริเวณท่าเรือปากบารา ยังมีบริษัทเอกชนนำเที่ยวและบริการเรือของบริษัทเอกชนไปยังเกาะตะรุเตา และเกาะหลีเป๊ะ

## 3) ทางอากาศ

การคมนาคมทางอากาศไม่มีเที่ยวบินตรงจากกรุงเทพฯ แต่สามารถเดินทางจากอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หรือจังหวัดตรัง ดังนี้

1. เส้นทางที่ 1 กรุงเทพฯ-หาดใหญ่แล้วต่อรถแท็กซี่หรือรถโดยสารประจำทางจากตัวอำเภอหาดใหญ่ เข้าจังหวัดสตูลอีกประมาณ 98 กิโลเมตร
2. เส้นทางที่ 2 กรุงเทพฯ - ตรัง แล้วต่อด้วยรถประจำทาง รถตู้ หรือรถแท็กซี่จากในเมืองสู่จังหวัดสตูล ประมาณ 150 กิโลเมตร

### 2.2.5 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีฐานทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีศักยภาพสูง มีความ สวยงาม ความโดดเด่น และเอกลักษณ์ของมรดกธรรมชาติในพื้นที่ที่มีความสวยงามตั้งแต่ท้องทะเลถึงภูเขาสูง มีศิลปวัฒนธรรมที่หลากหลายตามประวัติศาสตร์ความเจริญรุ่งเรืองในอดีต ที่มีการผสมผสานทางอารย

ธรรม ระหว่าง พุทธ-คริสต์-พราหมณ์-ขงจื้อและเต๋า-อิสลาม ซึ่งสามารถสร้างรายได้หลักจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้สูง และยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ ปี โดยในปี 2559 มีผู้ เยี่ยมเยือนรวม 27,455,201 คน มีรายได้การท่องเที่ยวรวม 528,876 ล้านบาท แสดงได้ดังตารางที่ 2.2-56

ตารางที่ 2.2-56 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด/ชายทะเล	ธรรมชาติ/ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา/วัฒนธรรม/ ประเพณี
ระนอง	คอคอดกระ ภูเขาหญ้า กาหยูหวาน ธารน้ำแร่ มุกแท้อันดามัน				
	- เกาะพยาม - หาดแหลมสน - หาดประพาส - หาดทรายดำ	- บอน้ำร้อน - สวนรักษะวาริน - น้ำพุร้อนบ้านพรุรั้ง - ภูเขาหญ้า - น้ำตกหงาว - น้ำตกปูลูญบาล	- บ้านเกาะหาด ทรายดำ - มิโนราห์เด็ก ต.บางน้ำจืด - บ้านเขาฝาชี หมู่บ้านชายแดน ไทย-พม่า - กลุ่มหมอนไหม วัฒนธรรมพื้นที่ ราบสูง - กลุ่มร้าวคนระวี บ้านระวี	- อนุสาวรีย์ อนุสรณ์ สถาน เช่น ศิลาสลัก พระปรมาลีโยย สุสาน เจ้าเมือง ระนอง - พระราชวังรัตน รังสรรค์ - พระราชวัง พระ ตำหนัก พระที่นั่ง เช่น จวนเจ้าเมือง ระนอง บ้านค่ายเจ้า เมือง ระนอง	- งานปิดทองพระถ้ำ พระขยางค์ - งานเสด็จพระแข่ง เรือ อ.กระบุรี - งานกาหยู - งานเปิดเมืองระนอง ท่องเที่ยวอันดามัน - งานประเพณีถือศีล กินผัก
พังงา	แร่หินล้าน บ้านกลางน้ำ ถ้ำงามตา ภูเขาแปลก แมกไม้จำปูน บริบูรณ์ด้วยทรัพยากร				
	- หมู่เกาะสิมิลัน - เกาะตาชัย - หมู่เกาะสุรินทร์ - เกาะยวน้อย - เกาะยาวใหญ่ - หาดเขาหลัก - หาดท้ายเหมือง	- เขาตะปู/เขาพิงกัน - ถ้ำพุงช้าง - เสม็ดนางชี - ทะเลหมอกเขา ไขนัย - ทะเลแหวกหนวด มังกร และทะเล แหวกสันมังกร	- สุปาโคลน - บ้านสามช่องใต้ - วิถีชุมชนมอแกน - สนามฟุตบอลลอย น้ำเกาะปันหยี - หัตถกรรมผ้าบาติก	- อนุสรณ์สถานเรือ ตรวจการณ์ 813 และอนุสรณ์ สถานสี นามี บ้านน้ำเค็ม - เมืองเก่าตะกั่วป่า - พิพิธภัณฑ์เบญจราษฎร์ - วัดสุวรรณคูหา - แหล่งโบราณคดีทุ่งตึก	- วัดราษฎร์อุบลัม (วัด บางเหรียง) - ชุดแต่งกาย บาบ้ายาทยา - บ้านเกาะปันหยี - ตำหนักเจ้าแม่กวนอิม - ประเพณี ถือศีลกิน ผัก
ภูเก็ต	ไข่มุกอันดามัน สวรรค์เมืองใต้ หาดทรายสีทอง สองวีรสตรี บารมีหลวงพ่อแช่ม				
	- หาดป่าตอง หาดกะ ตะ หาดกะรน - หาดสุรินทร์ หาด กมลา หาดกะหลิม - หาดในหาน หาดรา ไวย์ - ชายหาดอ่าวบางเทา หาดลายัน - อ่าวต่าง ๆ ทางฝั่ง ตะวันออกของเกาะ ภูเก็ต	- เขาพระแก้ว - น้ำตกโตนไทรน้ำตก บางแป - แหลมพรหมเทพ - แหลมกา - เขาตดสถานี พัฒนาและส่งเสริม การอนุรักษ์สัตว์ป่า เขาพระแทว	- ชุมชนไม้ขาว - ชุมชนบางโรง - ชุมชนบ้านคอเอน - บาบ่า ยาย่า - ชุมชนท่องเที่ยว บ้านแซน - ชุมชนป่าคอก - ชุมชนกมลา - ชุมชนกะทู้ - ชุมชนบ้านบ่อแร่ - ชุมชนประมง พื้นบ้านราไวย์ - ชุมชนบ้านบางคนที่	- อนุสาวรีย์ ท้าวเทพ กษัตริย์ ท้าวศรีสุนทร - อนุสรณ์สถานถลาง ชนะศึก - วัดพระทอง - ย่านเมืองเก่าชิโน โปรตุกิส - พิพิธภัณฑ์ภูเก็ตไทยหัว - วัดพระนางสร้าง	- พระพุทธมิ่งมงคลเอก นาคคีรี - วัดฉลอง - วัดม่วงโกมารภัจจ์ - ศูนย์แสดง ศิลปวัฒนธรรม จังหวัดภูเก็ต

ตารางที่ 2.2 56 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ (ต่อ)

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด/ชายทะเล	ธรรมชาติ/ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา/วัฒนธรรม/ ประเพณี
ภูเก็ต	ไข่มุกอันดามัน สวรรค์เมืองใต้ หาดทรายสีทอง สองวีรสตรี บารมีหลวงพ่อแช่ม				
	-เกาะราชาใหญ่ เกาะราชา น้อยเกาะเฮ เกาะโหล่น เกาะบอน เกาะแก้ว และเกาะไม้ท่อน -เกาะตะเภาใหญ่ -เกาะรังใหญ่ เกาะมะพร้าว เกาะไข่นอก -เกาะนาคาน้อย -เกาะแรดและเกาะนาคาใหญ่ จุดชมทิวทัศน์แหลมพรหมเทพ แหลมกาแหลมพันวา หาดกะต๊ะ-กะรน เขาไร่เขาขาด -หมู่เกาะราชา เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน หินหมูสังนอกและหินหมูสังใน -แหล่งดำน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้น หาดบางเทา				
กระบี่	แหล่งถ้ำหิน ถิ่นหอยเก่า เขาตระหง่า ธารสวย รอยเกาะ เพาะปลูกปาล์ม งามหาดทราย ใต้ทะเลสวยสดอันดามัน สวรรค์เกาะพีพี				
	-เกาะพีพี -เกาะลันตา -เกาะห้อง -ทะเลแหวก -หาดไร่เลย์	-น้ำตกธารโบกขรณี -ท่าปอมคลองสองน้ำ -สระมรกต	-เกาะกลาง -บ้านนาดี -บ้านเขากลม -แหลมสัก -ทุ่งสูง	-สุสานหอย 75 ล้านปี -ถ้ำผีหัวโต -ถ้ำเขานาบน้ำ -ถ้ำหมอบี๊	-วัดถ้ำเสือ -วัดบางโพง -ประเพณีลอยเรือชาวเล
	-อ่าวท่าเลน	-น้ำตกกรอนคลองท่อม		-ลูกบัต วัดคลองท่อม	-ประเพณีสารทเดือนสิบ
ตรัง	เมืองพระยาธิบุษยา ชาวประมงใจกว้าง หมูย่างรสเลิศ ถิ่นกำเนิดยางพารา เด่นสง่าดอกศรีตรัง ปะการังใต้ทะเล เสน่ห์หาดทรายงาม น้ำตกสวยตระการตา				
	มังกรเกล็ดทองคำ ,สันหลังมังกร	-เขาหัวแตก -สวนพฤกษศาสตร์	-ลองแก่นบ้านเขาหลัก -วัดเทพทาโร	-สวนสาธารณะควนตำหนัก จันทร	-เจดีย์บัวเงินทองภูเขาพระยอด

ตารางที่ 2.2 56 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ (ต่อ)

จังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว				
	ชายหาด/ชายทะเล	ธรรมชาติ/ ภูเขา น้ำตก	วิถีชุมชน	ประวัติศาสตร์	ศาสนา/วัฒนธรรม/ ประเพณี
ตรัง	เมืองพระยารัษฎา ชาวประชาใจกว้าง หมูย่างรสเลิศ ถิ่นกำเนิดยางพารา เด่นสง่าดอกศรีตรัง ปะการังใต้ทะเล เสน่ห์หาดทรายงาม น้ำตกสวยตระการตา				
	หยก, สันหลัง มังกร ทับทิมสยาม, สัน หลัง มังกรนิล, สัน หลัง มังกร เพือก - ถ้ำมรกต - ถ้ำเลเขากอบ	สากล ภาคใต้ (ทุ่ง ค่าย)	- กลุ่มทอผ้า หมิ่นศรี - ตึกเก่าในตัว เมืองตรัง	- พิพิธภัณฑสถาน พระยารัษฎานุประดิษฐ์ มหิศรภักดี - อนุสาวรีย์พระ ยารัษฎานุประดิษฐ์ มหิศรภักดี - ศาลหลักเมืองตรัง	- ถ้ำพระพุทธร - วัดภูเขาทอง
สตูล	สตูล สงบ สะอาด ธรรมชาติบริสุทธิ์				
	- อุทยานแห่งชาติ ตะรุเตา - เกาะไข่ - เกาะหลีเป๊ะ - เกาะหินงาม - หมู่เกาะเกตุรา - หาดสันหลังมังกร - แหลมตันหยงโป - หาดทรายยาว	- น้ำตกวังสายทอง - น้ำตาบริพัตร - น้ำตกยาโรย - บ่อน้ำพุร้อนทุ่งน้อย - ถ้ำเอสเตโกดอน - ถ้ำภูผาเพชร	- ตึกแถวถนนบุรี วานิช - ชุมชนท่องเที่ยว บ้านหัวทาง - ชุมชนท่องเที่ยว บ้านเกตรี - ชุมชนท่องเที่ยว บ้านภู ผาเพชร	- พิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ สตูล - คลุหาสนักูเด็น - พิพิธภัณฑสถาน ดึกดำบรรพ์ ทุ่งหว้า - แหล่งโบราณคดี เขาโต๊ะ พญาวัง	- วัดชนาธิเบเฉลิม - มัสยิดมาบัง - ศาลเจ้าพ่อตะรุเตา

ที่มา : ที่ปรึกษา

## 2.2.6 ข้อมูลการกักเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลการกักเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาออกแบบทางด้านวิศวกรรมต่อไป

## 2.2.7 ข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง

### 2.2.7.1 กฎหมายเกี่ยวกับการได้มาซึ่งที่ดิน และการใช้ประโยชน์ในที่ดิน

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาในเรื่องการได้มาซึ่งที่ดิน และการใช้ประโยชน์ในที่ดินประเภทต่าง ๆ สำหรับโครงการ โดยสามารถแบ่งประเภทของที่ดินเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ ดังต่อไปนี้

#### 1. ที่ดินเขตทางหลวง

(ก) ประเภทของทางหลวง

ทางหลวงมี 5 ประเภท ดังนี้

- (1) ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (“พ.ร.บ. ทางหลวงฯ”) มาตรา 6 (3) ประกอบมาตรา 9 โดยมีกรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานกำกับ ตรวจสอบและควบคุมตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 20
- (2) ทางหลวงท้องถิ่น คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น ตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 6 (4) ประกอบมาตรา 10 โดยมีองค์กรบริหารส่วนตำบล หรือองค์กรบริหารส่วนจังหวัดแล้วแต่กรณี เป็นหน่วยงานกำกับ ตรวจสอบและควบคุมตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 21
- (3) ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน ตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 6 (2) ประกอบมาตรา 8 โดยมีกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานกำกับ ตรวจสอบและควบคุมตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 19
- (4) ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษ ตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น ตามพ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 6 (1) ประกอบมาตรา 7 โดยมีกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานกำกับ ตรวจสอบและควบคุมตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 19
- (5) ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน ตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 6 (5) ประกอบมาตรา 12 โดยมีกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานกำกับ ตรวจสอบและควบคุมตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มาตรา 19
- (ข) การนำพื้นที่ทางหลวงมาร่วมในโครงการ  
เนื่องด้วยการนำพื้นที่ทางหลวงมาใช้ในโครงการนี้ เป็นการเลือกกำหนดว่าพื้นที่ทางหลวงส่วนใดจะถือเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ของโครงการบ้าง แต่หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลพื้นที่ทางหลวงและให้บริการในพื้นที่ทางหลวงดังกล่าวจะเป็นเหมือนเดิม จึงไม่จำเป็นต้องทำการขออนุญาตใช้พื้นที่ทางหลวงตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ สำหรับการนำพื้นที่ทางหลวงมาร่วมในโครงการ

## 2. ที่ดินเขตทะเล แม่น้ำ ลำคลอง

### (ก) การล่องลำลำน้ำ

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (“พ.ร.บ. การเดินเรือฯ”) มาตรา 117 วรรคหนึ่ง กำหนดว่า การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดลงลำน้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเล ดังกล่าว (“การล่องลำลำน้ำ”) จะทำได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

### (ข) การขออนุญาตปลูกสร้างล่องลำลำน้ำ

ในกรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องผ่านพื้นที่แม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเล แล้ว โครงการสามารถกำหนดให้หน่วยงานราชการที่ร่วมในโครงการขออนุญาต ก่อสร้างสะพาน สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใดลงลำน้ำต่อกรมเจ้าท่าได้

## 3. ที่ดินที่ได้จากการเวนคืน

### (ก) กระบวนการเวนคืนที่ดิน

ในกรณีที่โครงการพิจารณาแล้วเห็นจำเป็นต้องทำการเวนคืนที่ดินจากเอกชนแล้ว การเวนคืนที่ดินสามารถกระทำได้เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็น ในกิจการสาธารณูปโภค เพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 (“พ.ร.บ. การเวนคืนฯ”) โดยกระบวนการเวนคืนที่ดินอาจพิจารณาแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ

- (1) กรณีที่จำเป็นต้องทำการสำรวจที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ก่อน ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน และสำรวจที่ดินเพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด จึงเจรจาซื้อขายกับเจ้าของที่ดินและกำหนดเงินค่าทดแทน
- (2) กรณีที่ไม่จำเป็นต้องทำการสำรวจที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ก่อน เป็นกรณีที่ทราบรายละเอียด ชื่อเจ้าของ และแผนที่แสดงแนวเขตของที่ดินอยู่แล้ว จึงสามารถเจรจาซื้อขายกับเจ้าของที่ดินและกำหนดเงินค่าทดแทนได้โดยไม่ต้องตราพระราชกฤษฎีกาก่อนก็ได้

กรณีเจรจาตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสัญญาซื้อขายกับเจ้าของ และจ่ายเงินค่าทดแทน โดยให้ถือว่าได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวนับแต่วันชำระเงิน

กรณีเจรจาตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กันไม่ได้ ให้ดำเนินการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และเมื่อได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนนั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัติดังกล่าวใช้

บังคับ แต่ เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว

- (ข) การใช้ประโยชน์ในที่ดินที่ได้จากการเวนคืน  
เมื่อได้ที่ดินมาจากการเวนคืนแล้ว เจ้าหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนไม่ช้ากว่า 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาหรือภายในระยะเวลาที่กำหนดในพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ แล้วแต่กรณี ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนฯ มาตรา 51 วรรคหนึ่ง ทั้งนี้ ถ้าเป็นการเวนคืนเพื่อประโยชน์ในการสร้างทางที่ต้องใช้ที่ดินเป็นระยะทางยาวเกิน 10 กิโลเมตร การเริ่มดำเนินการโครงการในส่วนหนึ่งส่วนใดแล้ว ก็ให้ถือว่าได้มีการเริ่มดำเนินการตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนตลอดเส้นทางแล้ว ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนฯ มาตรา 51 วรรคหนึ่ง และเมื่อเริ่มดำเนินการแล้วแต่ยังไม่แล้วเสร็จจนพ้นกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับของพระราชกฤษฎีกาหรือที่กำหนดในพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ จะถือว่าได้นำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนนั้นไปใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนแล้ว ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนฯ มาตรา 53 วรรคสาม

ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็นจะต้องมีการเวนคืนที่ดินแล้ว โครงการจะต้องพิจารณาด้วยว่าจะให้หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการเวนคืน ก่อสร้าง และดูแลบำรุงรักษาพื้นที่ถนนที่ได้มาจากการเวนคืนดังกล่าว

#### 4. ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปเพื่อเกษตรกรรม

สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเป็นผู้มีอำนาจจัดที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปเพื่อเกษตรกรรม (“ที่ดิน สปก.”) ให้เกษตรกรหรือสถาบันเกษตรกรตามขนาดการถือครองในที่ดินดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พ.ศ. 2518 (“พ.ร.บ. ปฏิรูปที่ดินฯ”) โดยที่กิจการอื่นที่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิรูปที่ดินนั้นถูกกำหนดไว้ในประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดกิจการอื่นที่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ตามมาตรา 30 วรรคห้า แห่ง พ.ร.บ. ปฏิรูปที่ดินฯ ซึ่งกิจกรรมที่กำหนดไว้ ล้วนเป็นกิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการเกษตรกรรม อันไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ โครงการจึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากที่ดิน สปก. ตาม พ.ร.บ. ปฏิรูปที่ดินฯ มาตรา 30 วรรคห้า ได้

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้ออกระเบียบคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ว่าด้วยการมอบหมายให้เลขาธิการสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมพิจารณาอนุญาตการใช้ที่ดินเพื่อกิจการสาธารณูปโภคและกิจการอื่น ๆ ในเขตปฏิรูปที่ดิน พ.ศ. 2536 โดยข้อ 4 กำหนดให้เลขาธิการ สปก. โดยความเห็นชอบของ



คณะกรรมการปฏิรูปที่ดินจังหวัดมีอำนาจให้ใช้ที่ดินเพื่อกิจการสาธารณูปโภคและกิจการอื่น ๆ ในเขตปฏิรูปที่ดินได้ โดยที่ดินที่อนุญาตให้ใช้ประโยชน์ดังกล่าวได้ ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

- (1) พื้นที่ที่ยังไม่ได้กำหนดในแผนงานหรือโครงการปฏิรูปที่ดิน
- (2) พื้นที่ที่ยังไม่ได้กำหนดให้ใช้เพื่อการใดโดยเฉพาะในแผนงานหรือโครงการปฏิรูปที่ดิน โดยที่การใช้ที่ดิน สปก. เพื่อกิจการสาธารณูปโภคและกิจการอื่น ๆ ตามระเบียบดังกล่าว ผู้ขอต้องเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐ หรือเอกชนที่ดำเนินการโดยไม่หวังผลกำไร ตามระเบียบ คปก. ว่าด้วยการมอบหมายฯ ข้อ 5 โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเป็นการขอใช้เพื่อกิจการสาธารณูปโภคในการสร้างถนน ก็จะขอใช้ได้ตามจำนวนเนื้อที่ที่จำเป็นในการนั้น ตามข้อ 10 แห่งระเบียบดังกล่าวได้ ดังนั้น ในกรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องผ่านที่ดิน สปก. แล้ว โครงการสามารถขออนุญาตใช้ที่ประโยชน์ในที่ดิน สปก. ได้ หากเป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้กำหนดในแผนงานหรือโครงการปฏิรูปที่ดิน หรือพื้นที่ที่ยังไม่ได้กำหนดให้ใช้เพื่อการใดโดยเฉพาะในแผนงานหรือโครงการปฏิรูปที่ดิน

## 5. ที่ราชพัสดุ

- (ก) ลักษณะของที่ราชพัสดุและผู้ถือกรรมสิทธิ์  
พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2562 (“พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุฯ”) กำหนดให้ ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ดังต่อไปนี้ เป็นที่ราชพัสดุ

- (1) อสังหาริมทรัพย์อันเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินทุกชนิด
- (2) ที่ดินที่สงวนหรือหวงห้ามไว้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ
- (3) ที่ดินที่สงวนหรือหวงห้ามไว้เพื่อประโยชน์ของทางราชการตามกฎหมาย

ทั้งนี้ พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุฯ มาตรา 7 กำหนดให้ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ดังต่อไปนี้ ไม่เป็นที่ราชพัสดุ

- (1) ที่ดินรกร้างว่างเปล่า และที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืนหรือทอดทิ้งหรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่นตามประมวลกฎหมายที่ดิน แต่ไม่รวมถึงที่ดินรกร้างว่างเปล่าที่สงวนหรือหวงห้ามไว้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะหรือเพื่อประโยชน์ของทางราชการตามกฎหมาย
- (2) อสังหาริมทรัพย์อันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ของพลเมืองใช้ร่วมกัน
- (3) อสังหาริมทรัพย์ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- (4) อสังหาริมทรัพย์ขององค์การมหาชน ซึ่งได้มาโดยมีผู้อุทิศให้หรือโดยการซื้อหรือแลกเปลี่ยนจากรายได้หรือทรัพย์สินขององค์การมหาชนนั้น โดยไม่ได้ใช้เงินงบประมาณแผ่นดินหรือเงินอุดหนุนจากรัฐบาล
  - (5) อสังหาริมทรัพย์ของสถานศึกษาของรัฐที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งได้มาโดยมีผู้อุทิศให้หรือโดยการซื้อหรือแลกเปลี่ยนจากรายได้หรือทรัพย์สินของสถานศึกษานั้น โดยไม่ได้ใช้เงินงบประมาณแผ่นดินหรือเงินอุดหนุนจากรัฐบาล
  - (6) อสังหาริมทรัพย์ของหน่วยงานของรัฐที่มีกฎหมายจัดตั้ง ซึ่งได้มาโดยมีผู้อุทิศให้หรือโดยการซื้อหรือแลกเปลี่ยนจากรายได้หรือทรัพย์สินของหน่วยงานของรัฐนั้น โดยไม่ได้ใช้เงินงบประมาณแผ่นดินหรือเงินอุดหนุนจากรัฐบาล
  - (7) อสังหาริมทรัพย์ที่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติยกเว้นไว้ไม่ให้ถือเป็นที่ราชพัสดุ ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นก็จะเป็นการมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง โดยมีกรมธนารักษ์เป็นผู้มีหน้าที่ในการปกครอง ดูแล และบำรุงรักษาที่ราชพัสดุ ตาม พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุฯ มาตรา 8
- (ข) การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ
- ที่ราชพัสดุให้นำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางราชการในการปฏิบัติตามหน้าที่และอำนาจของส่วนราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยที่ส่วนราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดที่มีความประสงค์จะขอใช้ที่ราชพัสดุ ให้แจ้งวัตถุประสงค์ในการใช้ที่ราชพัสดุและขอทำความตกลงกับกรมธนารักษ์ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2563 (“กฎกระทรวงการใช้ที่ราชพัสดุฯ”) ตาม พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุฯ มาตรา 19
- ในการขอใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุตามมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุฯ นั้น ผู้ขอจะต้องเป็นส่วนราชการหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขอใช้ที่ราชพัสดุ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงการใช้ที่ราชพัสดุฯ ข้อ 2 โดยยื่นหนังสือแสดงความประสงค์ขอใช้ที่ราชพัสดุต่อตํานักงานธนารักษ์พื้นที่ซึ่งที่ราชพัสดุตั้งอยู่ พร้อมเอกสารที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงการใช้ที่ราชพัสดุฯ ข้อ 3 เช่น รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการที่จะขอใช้ที่ราชพัสดุ เป็นต้น และในกรณีที่ที่ราชพัสดุอยู่ในพื้นที่เดียวกันกับพื้นที่ที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐแห่งอื่นมีหน้าที่และอำนาจดูแลรับผิดชอบ ให้ผู้ขอใช้ที่ราชพัสดุยื่นหนังสือแสดงความเห็นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐดังกล่าวเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย
- ดังนั้น ในกรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องผ่านที่ราชพัสดุแล้ว โครงการสามารถกำหนดให้หน่วยงานราชการที่ร่วมในโครงการขอใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุได้ด้วยการยื่นหนังสือแสดงความประสงค์ขอใช้ที่ราชพัสดุต่อตํานักงานธนารักษ์พื้นที่ซึ่งที่ราชพัสดุตั้งอยู่

## 2.2.7.2 กฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาพื้นที่ของโครงการ และเห็นว่ามิมีกฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ ดังต่อไปนี้

### 1. พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ

#### (ก) การคุ้มครอง บำรุง ดูแล และรักษาอุทยานแห่งชาติ

ภายในเขตอุทยานแห่งชาตินั้น พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 (“**พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ**”) มาตรา 19 กำหนดห้ามมิให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ยึดถือหรือครอบครองที่ดิน ก่อสร้าง แผ้วถาง เผาป่า หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ให้เสื่อมสภาพหรือเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ไปจากเดิม
- (2) กระทำด้วยประการใด ๆ ให้เป็นอันตราย หรือทำให้เสื่อมสภาพ ซึ่งไม้ ดิน หิน กรวดทราย แร่ ปิโตรเลียม หรือทรัพยากรธรรมชาติอื่น หรือกระทำการอื่นใดอันส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ ความหลากหลายทางชีวภาพ และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- (3) กระทำให้เป็นอันตรายแก่สัตว์ป่าด้วยประการใด ๆ เช่นการสร้างถนนในบริเวณที่อยู่อาศัยของสัตว์หรือรังของสัตว์

#### (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ

หากมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดในเขตอุทยานแห่งชาติ เพื่อการบำรุงรักษาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน หรือการท่องเที่ยวที่เป็นประโยชน์ และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออุทยานแห่งชาติ ผู้จะดำเนินการดังกล่าวอาจขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ปฏิบัติหน้าที่ตาม พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ ได้ ทั้งนี้ตาม พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ มาตรา 22 วรรคหนึ่ง

ทั้งนี้ จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ว่าด้วยการอนุญาตให้กระทำการในอุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ ตามมาตรา 22 วรรคสอง มาตรา 27 วรรคสาม และมาตรา 34 แห่ง พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ พ.ศ. 2564 (“**ระเบียบฯ การขออนุญาตให้กระทำการในอุทยานแห่งชาติในเขตป่าสงวนแห่งชาติฯ**”) โดยข้อ 47 และ 52 (1) (ก) (ข) ของระเบียบดังกล่าว กำหนดว่า การอนุญาตจะทำได้เมื่อมีสิ่งก่อสร้างอยู่แล้ว อันเป็นการบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้างเดิมหรือการก่อสร้างใหม่แทนสิ่งก่อสร้างเดิมที่ชำรุด หรือเพื่อให้มีคุณภาพดีกว่าเดิม หรือเพื่อให้กลมกลืนกับธรรมชาติและไม่ใช่ทัศนียภาพกับสภาพแวดล้อม และต้องไม่เป็นการตัดถนน ทาง และสะพาน เพื่อเป็นทางสัญจรขึ้นใหม่

ส่วนทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้วไม่ให้ขยายช่องจราจรแต่ให้ปรับปรุงผิวจราจรแทน โดยให้  
ผู้ประสงค์ขออนุญาตกระทำการดังกล่าวยื่นคำขออนุญาตตามแบบที่อธิบดีกำหนด ต่อ  
หัวหน้าอุทยานแห่งชาติแห่งท้องที่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน ก่อนวันประสงค์เข้า  
ดำเนินการ

ดังนั้น ในเขตอุทยานแห่งชาติ การสร้างสิ่งก่อสร้าง หรือการตัดถนน ทาง สะพาน เพื่อเป็น  
ทางสัญจรขึ้นใหม่ หรือการขยายช่องจราจรเดิมนั้น ไม่สามารถกระทำได้

## 2. พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

### (ก) การคุ้มครอง บำรุง ดูแล และรักษาเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 (“พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์  
ป่า”) กำหนดการคุ้มครอง บำรุง ดูแล และรักษาเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ดังนี้

- (1) ห้ามเข้าไปในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากพนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือ  
เป็นกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานอื่นใดซึ่งต้องเข้าไปปฏิบัติการตามหน้าที่  
ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า มาตรา 53
- (2) ห้ามทำอันตรายแก่รังของสัตว์ป่า เช่นการสร้างถนนในบริเวณรังของสัตว์ ตาม พ.ร.บ.  
สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า มาตรา 54
- (3) ห้ามยึดถือหรือครอบครองที่ดิน ก่อสร้าง แผ้วถาง เผาป่า หรือทำด้วยประการใดให้  
เสื่อมสภาพ หรือเปลี่ยนแปลงสภาพธรรมชาติเดิม ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์  
ป่า มาตรา 55 (2)
- (4) ห้าม กระทำด้วยประการใด ๆ ให้เป็นอันตราย หรือทำให้เสื่อมสภาพ ซึ่งไม้ ดิน หิน  
กรวด ทราย แร่ ปิโตรเลียม หรือทรัพยากรธรรมชาติอื่น หรือกระทำการอื่นใด อันส่งผล  
กระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ หรือความหลากหลายทาง  
ชีวภาพ ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า มาตรา 55 (5)

### (ข) การคุ้มครอง บำรุง ดูแล และรักษาเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า มาตรา 67 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการ  
ดังต่อไปนี้

- (1) ทำอันตรายแก่รังของสัตว์ป่านั้น เช่นการสร้างถนนในบริเวณรังของสัตว์
- (2) ตัด โคน แผ้วถาง เผา ทำลาย ต้นไม้หรือพฤษชาติอื่น หรือทำลาย ทำให้เสื่อมสภาพ  
ซุก ซัก เก็บ ซึ่งแร่ ดิน หิน กรวด ทราย ลูกรัง ของป่า หรือทรัพยากรธรรมชาติใด ๆ

### (ค) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

ในกรณีที่ต้องเข้าไปกระทำการในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าเพื่อการ  
บำรุงรักษาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานนั้น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่  
กำหนดไว้ในระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ว่าด้วยการอนุญาตให้

กระทำการในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามมาตรา 53 วรรคสาม มาตรา 54 วรรคสอง มาตรา 55 วรรคสาม มาตรา 67 วรรคสอง และมาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2565 (“ระเบียบฯ การขออนุญาตให้กระทำการในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า”) โดยข้อ 47 และ 52 (1) (ก) (ข) ของระเบียบดังกล่าว กำหนดว่า การอนุญาตจะทำได้เมื่อมีสิ่งก่อสร้างอยู่แล้ว อันเป็นการบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้างเดิมหรือการก่อสร้างใหม่แทนสิ่งก่อสร้างเดิมที่ชำรุด หรือเพื่อให้มีคุณภาพดีกว่าเดิม หรือเพื่อให้กลมกลืนกับธรรมชาติและไม่เสียหายทัศนียภาพกับสภาพแวดล้อม และต้องไม่เป็นการตัดถนน ทาง และสะพาน เพื่อเป็นทางสัญจรขึ้นใหม่ ส่วนทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้วไม่ให้ขยายช่องจราจรแต่ให้ปรับปรุงผิวจราจรแทน โดยให้ผู้ประสงค์ขออนุญาตกระทำการดังกล่าวยื่นคำขออนุญาตตามแบบที่อธิบดีกำหนด ต่อหัวหน้าเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแห่งท้องที่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน ก่อนวันประสงค์เข้าดำเนินการ พร้อมด้วยเอกสารหรือหลักฐานประกอบ

ดังนั้น ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า การสร้างสิ่งก่อสร้าง หรือการตัดถนน ทาง สะพาน เพื่อเป็นทางสัญจรขึ้นใหม่ หรือการขยายช่องจราจรเดิมนั้น ไม่สามารถทำได้

### 3. พื้นที่เขตโบราณสถาน

ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน ศิลปวัตถุ โบราณวัตถุ และการพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 (“พ.ร.บ. โบราณสถานฯ”) มาตรา 4 “โบราณสถาน” หมายความว่า อสังหาริมทรัพย์ซึ่งโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งการก่อสร้าง หรือโดยหลักฐานเกี่ยวกับประวัติของอสังหาริมทรัพย์นั้น เป็นประโยชน์ในทางศิลป ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี ทั้งนี้ ให้รวมถึงสถานที่ที่เป็นแหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และอุทยานประวัติศาสตร์ด้วย

#### (ก) การคุ้มครอง บำรุง ดูแล และรักษาโบราณสถาน

- (1) ห้ามปลูกสร้างอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการก่อสร้างอาคาร ภายในเขตของโบราณสถานซึ่งอธิบดีกรมศิลปากรได้ประกาศขึ้นทะเบียน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมศิลปากร ตาม พ.ร.บ. โบราณสถานฯ มาตรา 7 ทวิ
- (2) ห้าม แก้วไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอน ทำลาย โบราณสถานหรือส่วนต่าง ๆ ของโบราณสถาน หรือขุดค้นสิ่งใด ๆ หรือปลูกสร้างอาคาร ภายในบริเวณโบราณสถาน เว้นแต่จะกระทำตามคำสั่งของอธิบดีกรมศิลปากรหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมศิลปากร และถ้าหนังสืออนุญาตนั้นกำหนดเงื่อนไขไว้ประการใดก็ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นด้วย ตาม พ.ร.บ. โบราณสถานฯ มาตรา 10

- (3) ห้ามทำให้เสียหาย ทำลาย โบราณสถาน ตาม พ.ร.บ. โบราณสถานฯ มาตรา 32
- (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตโบราณสถาน พ.ร.บ. โบราณสถานฯ กำหนดห้ามปลูกสร้างอาคาร หรือกระทำการใด ๆ อันเป็นการเปลี่ยนแปลง รื้อถอน ต่อเติม ทำลาย เคลื่อนย้ายโบราณสถานหรือส่วนต่าง ๆ ของโบราณสถาน โดยไม่สามารถขออนุญาตยกเว้นได้

#### 4. พื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายาก

จากการศึกษาพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ พบพื้นที่แหล่งแพร่กระจายและแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายากอยู่ในหลากหลายจังหวัด ซึ่งสัตว์ทะเลหายากที่พบได้แก่ เต่าทะเล พะยูน และโลมา เป็นต้น

การคุ้มครองสัตว์ทะเล ซึ่งรวมถึงสัตว์ทะเลหายากนั้น สามารถแบ่งแยกการคุ้มครองออกเป็น 2 ส่วน คือ การคุ้มครองตัวสัตว์และรังของสัตว์ โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าสัตว์นั้นจะอยู่ในพื้นที่ใด และการคุ้มครองสัตว์ในพื้นที่เขตแนวที่กำหนด ซึ่งการคุ้มครองจะมีผลใช้บังคับเฉพาะแนวเขตที่ประกาศต่าง ๆ ได้กำหนดเท่านั้น

- (ก) การคุ้มครองสัตว์และรังของสัตว์

ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าฯ มาตรา 4 “สัตว์ป่าสงวน” หมายความว่า สัตว์ป่าหายากหรือสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์จำเป็นต้องสงวนและอนุรักษ์ไว้อย่างเข้มงวด เช่น พะยูน วาฬบรูด้า วาฬโอมูระ เต่ามะเฟือง เป็นต้น และ “สัตว์ป่าคุ้มครอง” หมายความว่า สัตว์ป่าที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศ หรือจำนวนประชากรของสัตว์ป่าชนิดนั้นมีแนวโน้มลดลงอันอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ เช่น วาฬ โลมา เต่าทะเล เป็นต้น

พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าฯ มาตรา 14 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดทำอันตรายรังของสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าฯ มาตรา 73 กำหนดมิให้นำมาตรา 14 มาบังคับใช้แก่การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ เพื่อประโยชน์ในการสำรวจ การศึกษา การวิจัย หรือการทดลองทางวิชาการ การคุ้มครองสัตว์ป่า การบำบัดเยียวยาสัตว์ป่า การป้องกันหรือแก้ไขอันตรายแก่ประชาชนหรือสัตว์ หรือเพื่อส่งเสริมการเพาะพันธุ์สัตว์ป่า หรือเพื่อส่งเสริมกิจการสวนสัตว์ เท่านั้น มิได้รวมถึงเพื่อประโยชน์ของทางราชการ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างการสร้างสิ่งสาธารณูปโภคพื้นฐานแต่อย่างใด

ดังนั้น แม้โครงการจะดำเนินการสร้างถนนหรือทางโดยหน่วยงานของรัฐ หากการสร้างถนนหรือทางดังกล่าวเป็นการทำอันตรายต่อรังของสัตว์ป่าสงวน และ/หรือสัตว์ป่าคุ้มครอง ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อมก็ไม่สามารถกระทำได้ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าฯ

(ข) การคุ้มครองสัตว์ในพื้นที่เขตแนวที่กำหนด

1. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภออำเภอคุระบุรี อำเภอตะกั่วป่า อำเภอท้ายเหมือง อำเภอทับปุด อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง และอำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา พ.ศ. 2559 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (“ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดพังงา”) ได้กำหนดมาตรการคุ้มครองสัตว์ทะเลหายากตามข้อ 4 ดังนี้

- ในเขตน่านน้ำเพื่อคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล ประมงและชายฝั่ง (บริเวณที่ 3) ห้ามกระทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ที่ทางราชการประกาศกำหนด ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ

- ในเขตคุ้มครองแหล่งวางไข่ของเต่าทะเล (บริเวณที่ 4) ห้ามกระทำการด้วยประการใด ๆ ให้เป็นอันตรายต่อไข่เต่าทะเล เต่าทะเล และซากเต่าทะเล ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ

2. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (“ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตฯ”) ได้กำหนดมาตรการคุ้มครองสัตว์ทะเลหายากตามข้อ 10 ว่า ในพื้นที่ทะเลรอบเกาะภูเก็ตและรอบเกาะบริวารต่าง ๆ (บริเวณที่ 9) ห้ามกระทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2559 (“ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ฯ”) ได้กำหนดมาตรการคุ้มครองสัตว์ทะเลหายากตาม ข้อ 5 ว่า ในเขตน่านน้ำเพื่อคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล ประมงและชายฝั่ง (บริเวณที่ 3) และเขตคุ้มครองแหล่งวางไข่ของเต่าทะเล (บริเวณที่ 4) ห้ามกระทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ที่ทางราชการประกาศกำหนด ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ

3. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดแนวเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ประเภทสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ แหล่งหญ้าทะเล และแหล่งอาศัยหรือหากินของสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ ในท้องที่อำเภอปะเหลียน อำเภอหาดสำราญ อำเภอย่านตาขาว อำเภอกันตัง และอำเภอสิเกา จังหวัดตรัง พ.ศ. 2565 (“ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ จังหวัดตรัง”) จำแนกพื้นที่ออกเป็น 3 บริเวณ โดยได้กำหนดมาตรการคุ้มครองสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ ดังนี้

3.1 ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ จังหวัดตรังฯ ข้อ 1 นิยาม “สัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์” หมายความว่า พะยูน โลมา เต่าทะเล ฉลามวาฬ และสัตว์ทะเลอื่นตามบัญชีสัตว์ป่าสงวนและสัตว์ป่าคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

3.2 ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ จังหวัดตรังฯ ข้อ 4 กำหนดหลักเกณฑ์ในแต่ละบริเวณดังนี้

3.2.1 บริเวณพื้นที่ชายหาดทั้งบริเวณชายฝั่งและเกาะ (บริเวณที่ 1)

- ห้ามกระทำการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐานหรือสภาพทางธรรมชาติของชายหาด หรือทำให้ทัศนียภาพของชายหาดเสียไป
- ห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ บริเวณชายหาด

ทั้งนี้ หากเป็นการดำเนินการหรือกระทำในบริเวณที่ไม่อยู่ในอุทยานแห่งชาติหรือเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ให้สามารถกระทำได้หากเป็นการดำเนินโครงการของหน่วยงานของรัฐ เพื่อประโยชน์สาธารณะที่เป็นการดำเนินการเท่าที่จำเป็นกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม และไม่เป็นการทำลายสภาพทางธรรมชาติในลักษณะที่ไม่สามารถฟื้นฟูกลับมาได้ดั้งเดิม และต้องแจ้งแบบโครงการและแผนงานเป็นหนังสือให้อธิบดีทราบล่วงหน้าก่อนเริ่มดำเนินการเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วันทำการ

3.2.2 บริเวณพื้นที่เกาะเฉพาะบริเวณที่ไม่ได้อยู่ภายในอุทยานแห่งชาติ (บริเวณที่ 3)

- การก่อสร้างอาคาร การตัดแปลง หรือการเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร และ สิ่งก่อสร้าง ต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันตะกอนดินไหลลงชายฝั่ง ชายหาด และทะเล รวมทั้งมาตรการป้องกันการปนเปื้อนของฝุ่นและวัสดุลงสู่ชายฝั่ง ชายหาด และทะเล ทั้งจากการ



ก่อสร้างและการขนส่งวัสดุเพื่อการก่อสร้าง ทั้งนี้ ต้องดำเนินการ  
เท่าที่จำเป็นและกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมไม่เป็นการทำลาย  
สภาพทางธรรมชาติในลักษณะที่ไม่สามารถฟื้นฟูกลับมาได้ดั้งเดิม  
และต้องแจ้งแบบโครงการและแผนงานเป็นหนังสือให้อธิบดี  
ทราบล่วงหน้าก่อนเริ่มดำเนินการเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วันทำ  
การ

- 3.3 ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตาม  
พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2503 ซึ่งกำหนดให้ในบริเวณ  
พื้นที่หมู่เกาะลิบง ในท้องที่ตำบลเกาะลิบง ตำบลบ่อน้ำร้อน ตำบลนาเกลือ  
ตำบลบางสัก ตำบลวังวน อำเภอกันตังและตำบลบ้านนา ตำบลบ้านหวี ตำบล  
หาดสำราญ อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง เป็นเขตห้ามล่าสัตว์ป่า โดยตามข้อ 2  
กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดทำอันตรายแก่ไข่หรือรังไข่หรือรังของสัตว์ป่าทุกชนิด ตาม  
บัญชีท้ายประกาศ ซึ่งรวมถึงเต่าทะเลทุกชนิด ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการ  
สร้างถนนหรือทางของโครงการ

โดยสรุปแล้ว การสร้างสิ่งสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างถนนหรือทาง แม้เป็นการดำเนินการโดยรัฐ  
หรือหน่วยงานราชการ หากการดำเนินการนั้นเป็นการทำอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ  
ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ และรวมถึงรังของสัตว์ดังกล่าว เช่น การสร้างถนน  
บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่วางไข่ของเต่าทะเลนั้น ไม่สามารถกระทำได้ หรือการสร้างสะพาน หรือสิ่ง  
ปลูกสร้างล่วงล้ำน้ำลงไปทะเล ซึ่งจะมีผลกระทบต่อพะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ ก็ไม่  
สามารถกระทำได้

## 5. พื้นที่เขตป่าไม้

### (ก) การควบคุมและรักษาป่าไม้

พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 (“พ.ร.บ. ป่าไม้ฯ”) มาตรา 54 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใด  
ก่อสร้าง แผ้วถาง หรือเผาป่า หรือกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการทำลายป่า หรือเข้า  
ยึดถือหรือครอบครองป่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น หากบุคคลใดประสงค์จะกระทำการดังกล่าว  
ก็จะต้องกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) กระทำภายในเขตที่ได้จำแนกไว้เป็นประเภทเกษตรกรรม และรัฐมนตรีได้ประกาศ  
ในราชกิจจานุเบกษา
- (2) กระทำโดยได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

### (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตป่าไม้

การขออนุญาตพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อก่อสร้าง แผ้วถาง หรือเผาป่า หรือกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการทำลายป่า หรือเข้ายึดถือหรือครอบครองป่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น ผู้ขอจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 (“กฎกระทรวงการขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าฯ”) โดยกฎกระทรวงการขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าฯ ข้อ 5 และ 6 วรรคหนึ่ง กำหนดว่า การขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าฯ ให้ยื่นคำขออนุญาตต่ออธิบดีกรมป่าไม้ โดยต้องระบุวัตถุประสงค์ในการขออนุญาตให้ชัดเจนว่าเป็นการขออนุญาตโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ในทางราชการ พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานตามที่ระบุไว้ในแบบคำขอ

การพิจารณาอนุญาตให้ทำประโยชน์ในเขตป่าฯ นั้น กฎกระทรวงการขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าฯ ข้อ 12 กำหนดว่า พื้นที่ป่าที่อธิบดีกรมป่าไม้จะอนุญาตให้ทำประโยชน์ในเขตป่าฯ ได้ ต้องเป็นพื้นที่ป่าที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

- (1) ไม่เป็นพื้นที่ป่าที่มีสภาพป่าไม้สมบูรณ์
- (2) ไม่เป็นพื้นที่ที่ควรรักษาไว้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า
- (3) ไม่เป็นพื้นที่ป่าไม้ถาวร ซึ่งเป็นป่าที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2504 กำหนดหลักเกณฑ์ห้ามใช้ประโยชน์ไว้เป็นการเฉพาะ

ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นหน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะเป็นราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ การอนุญาตให้หน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตป่าฯ ก็จะเป็นการพิจารณาอนุญาตในจำนวนพื้นที่ตามความจำเป็นและเหมาะสมแก่กิจการที่ขออนุญาต ตามกฎกระทรวงการขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าฯ ข้อ 22

ดังนั้น ในกรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องผ่านพื้นที่ป่าไม้แล้ว โครงการสามารถกำหนดให้หน่วยงานราชการที่ร่วมในโครงการขออนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าฯ (ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนน) ต่ออธิบดีกรมป่าไม้ได้

## 6. พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ

### (ก) การควบคุมและรักษาป่าสงวนแห่งชาติ

ตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 (“พ.ร.บ. ป่าสงวนฯ”) มาตรา 14 ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ห้ามมิให้บุคคลใดยึดถือครอบครองทำประโยชน์หรืออยู่อาศัยในที่ดินก่อสร้าง แผ้วถาง เผาป่า ทำไม้ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการเสื่อมเสียแก่สภาพป่าสงวนแห่งชาติ

### (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ

ตาม พ.ร.บ. ป่าสงวนฯ มาตรา 13/1 ในกรณีที่ส่วนงานราชการหรือหน่วยงานของรัฐมีความประสงค์จะใช้พื้นที่ในเขตป่าสงวนเป็นสถานที่ปฏิบัติงานเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของรัฐให้อธิบดีมีอำนาจประกาศกำหนดบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่ทางราชการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติได้ โดยการใช้พื้นที่ให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการใช้พื้นที่เป็นสถานที่ปฏิบัติงานหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2565 ข้อ 6 ซึ่งกำหนดให้ราชการหรือหน่วยงานของรัฐยื่นคำขอพร้อมเอกสารและหลักฐานตามแบบ ป.ส.17 ต่อจังหวัดท้องที่ที่ป่านั้นตั้งอยู่ หรือหน่วยงานที่อธิบดีกรมป่าไม้กำหนด

ดังนั้น ในกรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องผ่านพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติแล้วโครงการสามารถกำหนดให้หน่วยงานราชการที่ร่วมในโครงการขออนุญาตใช้พื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ (ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนนหรือทาง) ต่อสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด หรือสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้จังหวัด (แล้วแต่กรณี) ที่ดูแลพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติดังกล่าว

## 7. พื้นที่ป่าชายเลน

### (ก) กฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับป่าชายเลน

พื้นที่ป่าชายเลนสามารถแยกออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ป่าชายเลนที่มีสภาพเป็นป่าสงวนแห่งชาติ ตาม พ.ร.บ. ป่าสงวนฯ และป่าชายเลนที่มีสภาพเป็นป่า ตาม พ.ร.บ. ป่าไม้ฯ ดังนั้น กฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่บังคับใช้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการควบคุมและดูแลป่าชายเลน หรือการเพิกถอนป่าชายเลน จึงต้องแยกพิจารณาตาม พ.ร.บ. ป่าสงวนฯ หรือ พ.ร.บ. ป่าไม้ฯ แล้วแต่ประเภทของป่าชายเลน ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับป่าชายเลน ได้แก่ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 15 ธันวาคม 2530, 23 กรกฎาคม 2534, 22 สิงหาคม 2543, 17 ตุลาคม 2543, 29 มกราคม 2556, 29 พฤศจิกายน 2559, 23 มิถุนายน 2563, และ 11 พฤษภาคม 2564

จากมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องนั้น มติคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ระงับการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนโดยเด็ดขาด และห้ามมิให้อนุญาตการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลนในทุกกรณี โดยรวมถึงพื้นที่ก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการเพื่อก่อสร้างระบบบำบัดต่าง ๆ ด้วย เว้นแต่เป็นกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐก็สามารถขอใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน ได้ด้วยการขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวได้ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 29 พฤศจิกายน 2559

- (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่ป่าชายเลน  
ดังนั้น ในกรณีที่แนวเส้นทางของโครงการจำเป็นต้องผ่านพื้นที่ป่าชายเลนแล้ว โครงการสามารถสร้างถนนหรือทางตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนได้ด้วยการขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี และการขออนุญาตใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนตามประเภทของป่า (ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้นในเรื่องของเขตป่าสงวน และป่าไม้)

#### 8. พื้นที่สงวนชีวมณฑล

“พื้นที่สงวนชีวมณฑล Biosphere Reserves” คือ พื้นที่ระบบนิเวศบนบก ทะเล และ/หรือ ชายฝั่งทะเล ที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติภายใต้ “โครงการมनुษย์และชีวมณฑล (Man and Biosphere Reserves Programme: MAB)” ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศขององค์การยูเนสโก (UNESCO)

พื้นที่สงวนชีวมณฑลที่พบในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ ได้แก่ พื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง ซึ่งได้รับการประกาศในปี พ.ศ. 2540 ในความดูแลของศูนย์วิจัยทรัพยากรป่าชายเลนที่ 1 (ระนอง) หรือศูนย์วิจัยป่าชายเลนเดิม โดยเป็นป่าชายเลนแห่งแรกของโลกที่ได้รับการประกาศเป็นพื้นที่สงวนชีวมณฑล

- (ก) การคุ้มครองในแต่ละเขตของพื้นที่สงวนชีวมณฑล  
พื้นที่สงวนชีวมณฑล แบ่งเขตตามข้อกำหนดของโครงการมनुษย์และชีวมณฑล (Man and Biosphere Reserves Programme: MAB) และแผนยุทธศาสตร์โครงการมनुษย์และชีวมณฑล 2558 - 2568 (MAB Strategy 2015 - 2025) ประกอบด้วยพื้นที่ 3 บริเวณ ดังนี้

- (1) พื้นที่แกนกลาง (Core Area) เป็นพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย มีขนาดใหญ่เพียงพอที่จะสนองวัตถุประสงค์ด้านการอนุรักษ์และไม่มีกิจกรรมใด ๆ ยกเว้นด้านการศึกษาวิจัยและติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของธรรมชาติ ดังนั้นโครงการจึงไม่สามารถสร้างทางหรือถนนในพื้นที่นี้ได้
- (2) พื้นที่กันชน (Buffer Zone) เป็นพื้นที่ที่ควรอนุรักษ์หรืออยู่ติดกับพื้นที่แกนกลางเพื่อป้องกันแกนกลาง และเป็นพื้นที่ที่อนุญาตให้มีกิจกรรมที่ไม่ขัดกับการอนุรักษ์เท่านั้น เช่น กิจกรรมด้านการวิจัยเพื่อพัฒนาสู่ทางการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่เพื่อการฟื้นฟูการศึกษาและการฝึกอบรม รวมทั้งกิจกรรมการท่องเที่ยวและนันทนาการ ดังนั้นโครงการจึงไม่สามารถสร้างทางหรือถนนในพื้นที่นี้ได้
- (3) พื้นที่รอบนอก (Transitional Area) เป็นพื้นที่ที่อยู่นอกเขตพื้นที่กันชน สามารถมีการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้ เช่น การเกษตร การตั้งถิ่นฐานของชุมชน เป็นต้น ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดการและควบคุมการขยายตัวของชุมชนและคงไว้ซึ่งคุณภาพของ

สภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อให้มีผลกระทบต่อระบบนิเวศป่าชายเลนในพื้นที่เขตกันชนและเขตแกนกลางให้น้อยที่สุด ดังนั้นโครงการจึงสามารถสร้างทางหรือถนนในพื้นที่นี้ได้เพียงพื้นที่เดียว

- (ข) พันธกรณีของแต่ละประเทศที่ต้องดำเนินการหลังจากการจัดตั้งพื้นที่สงวนชีวมณฑล ประเทศที่เป็นเจ้าของพื้นที่ ต้องดูแลรักษาพื้นที่ด้วยการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศนั้น ๆ และดำเนินการภายใต้กรอบบัญญัติเครือข่ายโลกของพื้นที่สงวนชีวมณฑลขององค์การยูเนสโก เพื่อให้ประเทศสมาชิกทุกประเทศรักษาคุณภาพของการดำเนินงานให้เป็นมาตรฐานในการบริหารจัดการพื้นที่แกนกลางให้มีความสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ

หน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลพื้นที่สงวนชีวมณฑล (กรมทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลพื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง) จะต้องจัดเตรียมรายงานสถานภาพของพื้นที่สงวนชีวมณฑลประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการที่ปรึกษาเกี่ยวกับพื้นที่สงวนชีวมณฑลพิจารณาสถานภาพและการจัดการให้เป็นไปตามเกณฑ์ ซึ่งหากพบว่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์ และไม่ได้ปรับปรุงภายในระยะเวลาที่เหมาะสม พื้นที่นั้นจะถูกถอดถอนจากการเป็นพื้นที่สงวนชีวมณฑล

- (ค) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่สงวนชีวมณฑล

ในการควบคุมและดูแลพื้นที่สงวนชีวมณฑลของประเทศไทยนั้น ไม่มีกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับ ที่บังคับใช้เป็นการเฉพาะ จึงต้องพิจารณากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานต่าง ๆ ตามชนิดและประเภทของป่าที่อยู่ในพื้นที่สงวนชีวมณฑลนั้น เช่น หากพื้นที่ส่วนใดในพื้นที่สงวนชีวมณฑลเป็นป่าชายเลน ก็ต้องนำ พ.ร.บ. ป่าไม้ฯ หรือ พ.ร.บ. ป่าสงวนฯ มาบังคับใช้ แล้วแต่กรณี หรือหากพื้นที่ส่วนใดในพื้นที่สงวนชีวมณฑลเป็นอุทยานแห่งชาติ ก็ต้องนำ พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ มาบังคับใช้ เป็นต้น และจำเป็นต้องพิจารณาข้อกำหนดของ The UNESCO Man and Biosphere Programme (MAB) เรื่องการใช้พื้นที่สงวนชีวมณฑลในแต่ละบริเวณประกอบกัน

ทั้งนี้ เมื่อได้พิจารณาแล้ว การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่สงวนชีวมณฑลป่าชายเลน หากเป็นการสร้างถนนหรือทาง ซึ่งไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์ จะดำเนินการได้เฉพาะในพื้นที่รอบนอก (Transitional Area) เท่านั้น ซึ่งปัจจุบันพื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง ในบริเวณพื้นที่รอบนอก เป็นพื้นที่เกษตรกรรม สวนยาง สวนมะพร้าว พืชไร่ เหมืองร้าง และที่อยู่อาศัย โครงการจึงสามารถดำเนินการก่อสร้างถนนหรือทางในบริเวณดังกล่าวได้

9. พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site)

“พื้นที่ชุ่มน้ำ” ตามอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือ อนุสัญญาแรมซาร์ (Ramsar Convention) (“อนุสัญญาแรมซาร์”) หมายถึงลักษณะทางภูมิประเทศที่มีรูปแบบเป็นพื้นที่ลุ่ม พื้นที่ราบลุ่ม พื้นที่ลุ่มชื้นแฉะ พื้นที่ฉ่ำน้ำ มีน้ำท่วม มีน้ำขัง พื้นที่พรุ พื้นที่แหล่งน้ำ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขังหรือท่วมอยู่ถาวรและชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่งและน้ำทั้งที่เป็นน้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม รวมไปถึงพื้นที่ชายฝั่งทะเล และพื้นที่ของทะเล ในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุด มีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร

(ก) สารสำคัญของอนุสัญญาแรมซาร์

อนุสัญญาแรมซาร์เป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาล ซึ่งกำหนดกรอบการทำงานสำหรับความร่วมมือ ระหว่างประเทศ เพื่อการอนุรักษ์แหล่งที่อยู่อาศัยที่เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออนุรักษ์และยับยั้งการสูญหายของพื้นที่ชุ่มน้ำในโลก ซึ่งจะต้องมีการใช้ประโยชน์อย่างชาญฉลาด

(ข) การควบคุมและดูแลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ

ในการควบคุมและดูแลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศนั้น ไม่มีกฎหมายระเบียบ หรือข้อบังคับ ที่บังคับใช้เป็นการเฉพาะ จึงต้องพิจารณากฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานต่าง ๆ ที่พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศนั้นตั้งอยู่ ควบคู่กับมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เช่น หากพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศใดอยู่ในบริเวณอุทยานแห่งชาติ ก็ต้องนำ พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ มาบังคับใช้ หรือหากพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศใดอยู่ในบริเวณเขตห้ามล่าสัตว์ ก็ต้องนำ พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าฯ มาบังคับใช้ เป็นต้น

ทั้งนี้ มีมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำที่สำคัญ ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 วันที่ 12 พฤษภาคม 2558 และวันที่ 20 ธันวาคม 2565 ดังนี้

- (1) ประกาศกำหนดให้พื้นที่ชุ่มน้ำที่เป็นที่สาธารณะทุกแห่งทั่วประเทศโดยเฉพาะพื้นที่ชุ่มน้ำ แหล่งน้ำจืดเป็นพื้นที่สีเขียว และมีให้ส่วนราชการเข้าไปใช้ประโยชน์ เพื่อสงวนไว้เป็นแหล่งรองรับน้ำและกักเก็บน้ำต่อไป
- (2) ให้มีจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับโครงการหรือกิจการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามประกาศที่ออก ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

(ค) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศจากมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องข้างต้น สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

- (1) กรณีที่ส่วนราชการเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ที่มีลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ เช่น การถมพื้นที่ทั้งหมดเพื่อทำประโยชน์ ไม่สามารถกระทำได้ตามมติดังกล่าว
- (2) กรณีที่ส่วนราชการเข้าไปใช้ประโยชน์ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร เช่น โครงการทางหลวงหรือถนนตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หน่วยงานเจ้าของเรื่อง ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับโครงการหรือกิจการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามประกาศที่ออก ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ทั้งนี้ หากมีกฎหมายใดกำหนดมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมเรื่องใดไว้โดยเฉพาะ ให้เป็นไปตามมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น เช่น หากพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศบริเวณใดเป็นอุทยานแห่งชาติ หรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าก็ต้องนำ พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติฯ หรือ พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าฯ มาบังคับใช้แล้วแต่กรณี

ดังนั้น โครงการสามารถสร้างถนนหรือทางได้ โดยหากเป็นการเข้าไปใช้ประโยชน์ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

#### 10. พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ถูกกำหนดขึ้นตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 (“พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมฯ”) โดยพื้นที่ที่เข้าข่ายตามประกาศเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม มาตรา 45 ได้แก่ พื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตอนุรักษ์ เขตผังเมืองรวม เขตผังเมืองเฉพาะ เขตควบคุมอาคาร เขตนิคมอุตสาหกรรม เขตควบคุมมลพิษ โดยที่เขตพื้นที่เหล่านี้ต้องมีสภาพปัญหาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรุนแรงเข้าขั้นวิกฤตจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยทันทีและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไม่มีอำนาจตามกฎหมายหรือไม่สามารถที่จะทำการแก้ไขปัญหาได้

ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม โครงการสามารถสร้างถนนหรือทางในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมได้ แต่จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อห้ามในบริเวณต่าง ๆ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของแต่ละจังหวัด ประกอบกับมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะและมีมาตรการที่ไม่ต่ำกว่ามาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของแต่ละ

จังหวัด เช่น หากพื้นที่เป็นป่าชายเลน ก็ต้องนำ พ.ร.บ. ป่าไม้ฯ หรือ พ.ร.บ. ป่าสงวนฯ ซึ่งมี มาตรการสูงกว่ามาบังคับใช้ เป็นต้น

จากการศึกษาพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ พบพื้นที่ที่อยู่ใน บังคับประกาศเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมฯ ตามมาตรา 45 ใน 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพังงา ภูเก็ต และกระบี่ โดยกิจกรรมตามมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นกิจกรรมที่โครงการ ต้องพึงระวังในการสร้างถนนหรือทางในแต่ละพื้นที่

(ก) มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดพังงา

ตามประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดพังงาฯ มีการจำแนกพื้นที่คุ้มครอง สิ่งแวดล้อมในพื้นที่จังหวัดพังงาออกเป็น 6 บริเวณ โดยมีมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

1. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดพังงาฯ ข้อ 4 กำหนดห้ามกระทำหรือ กิจกรรมใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในบริเวณ ดังนี้

1.1 เขตอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรป่าชายเลน (บริเวณที่ 1)

- การใช้ประโยชน์ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ
- การกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐาน หรือสภาพทางธรรมชาติในพื้นที่สันดอนหรือปากแม่น้ำ

1.2 เขตสงวนและคุ้มครองทรัพยากรป่าไม้ (บริเวณที่ 2)

- การก่อสร้าง แผ้วถาง เผาป่า หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ให้ป่า หรือ ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

1.3 เขตน่านน้ำเพื่อคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล ประมงและชายฝั่ง (บริเวณที่ 3)

- การทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลา ฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ที่ทางราชการประกาศกำหนด ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ

1.4 เขตคุ้มครองแหล่งวางไข่ของเต่าทะเล (บริเวณที่ 4)

- การกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐาน หรือสภาพ ทางธรรมชาติของชายหาดเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม หรือทำให้ ทัศนียภาพบริเวณชายหาดเสียไป
- การกระทำด้วยประการใด ๆ ให้เป็นอันตรายต่อไข่เต่าทะเล และเต่าทะเล ซึ่ง รวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ ซึ่งรวมถึง ผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ



- 1.5 เขตการจัดการชายฝั่งทะเลและเกาะ (บริเวณที่ 5)
  - การกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐานหรือสภาพทางธรรมชาติของชายหาดเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม หรือทำให้ทัศนียภาพบริเวณชายหาดเสียไป
  - ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ บริเวณพื้นที่ชายหาด
2. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดพังงาฯ ข้อ 6 กำหนดห้ามกระทำหรือประกอบกิจกรรมในทุกบริเวณ ดังนี้
  - 2.1 การขุด ตัก หรือดูด กรวด ดิน หินผุ ทราย หรือลูกรัง ในลักษณะหรือในบริเวณดังต่อไปนี้
    - บริเวณที่มีความลาดชันเกินกว่าร้อยละ 35
    - ความลึกของบ่อจากระดับพื้นดินเกิน 3 เมตร
    - พื้นที่ปากบ่อเกินกว่า 10,000 ตารางเมตร ยกเว้นการขุดบ่อเพื่อใช้เป็นแหล่งน้ำอุปโภคและบริโภค
    - พื้นที่สาธารณะหรือบริเวณสำหรับราษฎรใช้ประโยชน์ร่วมกัน
    - บริเวณที่มีความลึกของบ่ออยู่เหนือชั้นน้ำบาดาลชั้นแรกน้อยกว่า 2 เมตร
    - บริเวณที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมหรือทางน้ำธรรมชาติในระยะ 100 เมตร
    - บริเวณที่มีโครงสร้างทางธรณีวิทยาที่สำคัญหายาก และแหล่งที่มีซากดึกดำบรรพ์
    - เขตโบราณสถานหรือบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศิลปกรรม
    - บริเวณแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 ซึ่งได้แก่ เขาพิงกัน-เขาตะปู, ถ้ำสุวรรณคูหา, ถ้ำพุงช้าง, ถ้ำลอด, น้ำตกลำปี, อ่าวไม้งาม, อ่าวแม่ยาย, และหาดท้ายเหมือง
  - 2.2 การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ เว้นแต่กรณีที่ได้รับอนุญาตตามข้อ 4 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
3. การกระทำใด ๆ ที่เป็นการทำให้เสียหาย ซึ่งโบราณสถาน ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ
4. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดพังงาฯ ข้อ 8 กำหนดว่า การก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ โดยรอบเขตโบราณสถานที่ได้มีประกาศขึ้นทะเบียน

ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 100 เมตร ต้องมีความสูงไม่เกิน 6 เมตร และต้องไม่มีลักษณะบดบังทัศนียภาพ

5. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดพังงาฯ ข้อ 10 กำหนดให้การดำเนินโครงการใดในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ให้จัดทำและเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ ตามมาตรา 48 (มาตรา 46 เดิม) แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมฯ

(ข) มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดภูเก็ต  
ตามประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตฯ มีการจำแนกพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตออกเป็น 9 บริเวณ โดยมีมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

1. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตฯ ข้อ 10 กำหนดห้ามกระทำหรือประกอบกิจกรรมในพื้นที่ทะเลรอบเกาะภูเก็ตและรอบเกาะบริวารต่าง ๆ (บริเวณที่ 9) ได้แก่ กระทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ
2. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตฯ ข้อ 11 กำหนดห้ามกระทำหรือประกอบกิจกรรมในทุกบริเวณ ดังนี้
  - 2.1 การกระทำใด ๆ ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพธรรมชาติของพื้นที่พุ่มและป่าชายเลน เว้นแต่เป็นการดำเนินการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐในพื้นที่ป่าชายเลน ที่ได้รับการผ่อนผันจากคณะรัฐมนตรีให้ใช้ประโยชน์ได้ และได้รับอนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยต้องได้รับความเห็นจากคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต
  - 2.2 การปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เว้นแต่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย
  - 2.3 การขุด ตัก หรือดูด กรวด ดิน หินผุ ทราย หรือลูกรัง เพื่อการค้าหรือในลักษณะหรือในบริเวณ ดังต่อไปนี้
    - บริเวณที่มีความลาดชันเกินกว่าร้อยละ 35

- พื้นที่ที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเกินกว่า 80 เมตร
- พื้นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน เว้นแต่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยต้องได้รับความเห็นจากคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต
- บริเวณในระยะ 100 เมตร จากริมเขตทางสาธารณะ หรือริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำ ลำคลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ
- บริเวณที่มีโครงสร้างทางธรณีวิทยาที่สำคัญหายาก และแหล่งที่มีซากดึกดำบรรพ์
- เขตโบราณสถานหรือบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี หรือศิลปกรรม

2.4 การกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีฐานทางด้านกายภาพชีวภาพ หรือชีวกายภาพ ในพื้นที่อันตราย สันดอน หน้าผา ปากน้ำ

2.5 การกระทำใด ๆ ที่เป็นการทำลายหินดานทั้งที่อยู่ใต้พื้นดิน ระดับพื้นดิน หรือ โผล่พื้นดิน เว้นแต่เป็นการก่อสร้างอาคารของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีความจำเป็น เพื่อให้บริการสาธารณะและไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

3. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตฯ ข้อ 15 กำหนดให้การดำเนินโครงการใดในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ให้จัดทำและเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) หรือรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วแต่กรณี ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมฯ ดังนี้

3.1 การจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

- การขุด ตัก หรือลอก กรวด ดิน ดินลูกรัง และทรายบก ที่มีความลึกจากระดับพื้นดิน เกิน 3 เมตร หรือมีพื้นที่ปากบ่อดินเกิน 10,000 ตารางเมตร
- ทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความลาดชันตั้งแต่ ร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 25

### 3.2 การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

- โครงการหรือกิจการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- ทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความลาดชัน เกินกว่าร้อยละ 25 หรือบนพื้นที่ที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเกินกว่า 80 เมตร

#### (ค) มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดกระบี่

ตามประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ฯ มีการจำแนกพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่จังหวัดกระบี่ออกเป็น 5 บริเวณ โดยมีมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

#### 1. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ฯ ข้อ 5 กำหนดห้ามกระทำหรือกิจกรรมใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในบริเวณ ดังนี้

##### 1.1 เขตอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรป่าชายเลน (บริเวณที่ 1)

- การใช้ประโยชน์ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ
- การกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐานหรือสภาพทางธรรมชาติในพื้นที่สันดอนหรือปากแม่น้ำ

##### 1.2 เขตสงวนและคุ้มครองทรัพยากรป่าไม้ (บริเวณที่ 2)

การก่อสร้าง แผ้วถาง เผาป่า หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ให้ป่า หรือทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

##### 1.3 เขตน่านน้ำเพื่อคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล ประมงและชายฝั่ง (บริเวณที่ 3)

- การทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ที่ทางราชการประกาศกำหนด ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ

##### 1.4 เขตการจัดการชายฝั่งทะเลและเกาะ (บริเวณที่ 4)

- การกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐานหรือสภาพ ทางธรรมชาติของชายหาดเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม หรือทำให้ทัศนียภาพบริเวณชายหาดเสียไป

- ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ บริเวณพื้นที่ชายหาด
  - กระทำการใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อเต่าทะเล พะยูน โลมา วาฬ ปลาฉลามวาฬ หรือสัตว์ทะเลหายากอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการสร้างถนนหรือทางของโครงการ
2. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ฯ ข้อ 7 กำหนดห้ามกระทำหรือประกอบกิจกรรมในทุกบริเวณ ดังนี้
- 2.1 การขุด ตัก หรือดูด กรวด ดิน หินผุ ทราย หรือลูกรัง ในลักษณะหรือในบริเวณดังต่อไปนี้
- บริเวณที่มีความลาดชันเกินกว่าร้อยละ 35
  - ความลึกของบ่อจากระดับพื้นดินเกิน 3 เมตร
  - พื้นที่ปากบ่อเกินกว่า 10,000 ตารางเมตร ยกเว้นการขุดบ่อเพื่อใช้เป็นแหล่งน้ำอุปโภคและบริโภค
  - พื้นที่สาธารณะหรือบริเวณสำหรับราษฎรใช้ประโยชน์ร่วมกัน
  - บริเวณที่มีความลึกของบ่ออยู่เหนือชั้นน้ำบาดาลชั้นแรกน้อยกว่า 2 เมตร
  - บริเวณที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมหรือทางน้ำธรรมชาติในระยะ 100 เมตร
  - บริเวณที่มีโครงสร้างทางธรณีวิทยาที่สำคัญหายาก และแหล่งที่มีซากดึกดำบรรพ์
  - เขตโบราณสถานหรือบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศิลปกรรม
  - บริเวณแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 ซึ่งได้แก่ เกาะพีพีเล-เกาะพีพีดอน เขาขนานน้ำ ถ้ำพระนางใน ถ้ำเสด็จ ถ้ำไวกิ้ง อ่าวพระนาง สุสานหอย 75 ล้านปี ถ้ำผีหัวโต และถ้ำเพชร
- 2.2 การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ เว้นแต่กรณีที่ได้รับอนุญาตตามข้อ 4 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
- 2.3 การกระทำใด ๆ ที่เป็นการทำให้เสียหาย ซึ่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

3. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ฯ ข้อ 9 กำหนดว่า การก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ โดยรอบเขตโบราณสถานที่ได้มีประกาศ ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 100 เมตร ต้องมีความสูงไม่เกิน 6 เมตร และต้องไม่มีลักษณะบดบังทัศนียภาพ
4. ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ฯ ข้อ 11 มีใจความสำคัญว่า การดำเนินโครงการใดในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ให้จัดทำและเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ ตามมาตรา 48 (มาตรา 46 เดิม) แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมฯ

#### 11. พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List)

กรณีการก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่แหล่งมรดกโลกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) เนื่องจากยังไม่มีมีการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก จึงยังไม่สามารถนำอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกฯ มติของคณะกรรมการมรดกโลก หรือข้อมติของคณะกรรมการมรดกโลก มาใช้พิจารณาเป็นแนวทางในการดำเนินการเหมือนกับกรณีการดำเนินการโครงการด้านสิ่งสาธารณูปโภคพื้นฐานในพื้นที่ที่ได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลกแล้ว ดังนั้นจึงต้องพิจารณากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ได้เสนอบัญชีรายชื่อเบื้องต้นนั้นตั้งอยู่เป็นการเฉพาะ ตัวอย่างเช่น ในเขตอุทยานแห่งชาติ การสร้างสิ่งก่อสร้าง หรือการตัดถนน ทาง สะพาน เพื่อเป็นทางสัญจรขึ้นใหม่ หรือการขยายช่องจราจรเดิมนั้น ไม่สามารถกระทำได้ หากจะสร้างถนนหรือทางตัดผ่าน เป็นต้น

จากนั้น จำเป็นต้องเสนอโครงการต่อกรมอุทยานแห่งชาติฯ เพื่อการพิจารณาว่าโครงการดังกล่าวส่งผลทำให้เกณฑ์คุณค่าโดดเด่นอันเป็นสากลเปลี่ยนของพื้นที่แหล่งมรดกโลกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) นั้นเปลี่ยนแปลงไปจากเอกสารนำเสนอที่ได้นำส่งไปยังศูนย์มรดกโลกหรือไม่ และเข้าสู่กระบวนการจัดเตรียมเอกสารเพื่อเสนอเปลี่ยนแปลงบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ซึ่งมีขั้นตอนเหมือนกับการเตรียมการเสนอชื่อเพื่อบรรจุเข้าไปในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นไปที่ศูนย์มรดกโลก (World Heritage Centre) ทั้งนี้จะต้องมีมติเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจากคณะรัฐมนตรีก่อนที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการจัดส่งเอกสารนำเสนอการเปลี่ยนแปลงไปยังศูนย์มรดกโลกเพื่อพิจารณาการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

นอกจากกระบวนการขออนุญาตสร้างถนนหรือทางที่มีหลายขั้นตอนแล้ว แหล่งมรดกโลกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) นั้น อยู่ในขั้นตอนสุดท้ายของกระบวนการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก คือการรอประกาศจากศูนย์มรดกโลกว่าพื้นที่ดังกล่าวจะได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกหรือไม่ ซึ่งหากมีการสร้างถนนหรือทางตัดผ่าน อาจส่งผลให้เกณฑ์คุณค่าโดดเด่นอันเป็นสากลเปลี่ยนของพื้นที่แหล่งมรดกโลกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) นั้นเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งส่งผลต่อการพิจารณาของคณะกรรมการมรดกโลก โครงการจึงไม่ควรตัดถนนหรือทางผ่านพื้นที่ดังกล่าว

## 12. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

“ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ” หมายถึง การแบ่งเขตที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำตามลักษณะกายภาพและศักยภาพทางอุทกวิทยาและทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อประโยชน์ในการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพในลุ่มน้ำนั้น ๆ โดยมุ่งเน้นที่คุณสมบัติของพื้นที่ต่อการพังทลายของดิน และความเปราะบางทางสิ่งแวดล้อมเป็นหลักปฏิบัติในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ใดที่มีดินและสิ่งแวดล้อมเปราะบางต่อการชะล้างพังทลายจะต้องเก็บรักษาไว้เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ส่วนพื้นที่ใดมีความคงทนต่อการพังทลายของดินก็สามารถนำไปใช้ในกิจกรรมอื่น ๆ ที่เหมาะสมตามลำดับต่อไป

### (ก) ระดับชั้นของพื้นที่ลุ่มน้ำ

พื้นที่ทั้งหมดของลุ่มน้ำจะถูกจำแนกออกเป็น 5 ระดับชั้นคุณภาพ ตามลำดับความสำคัญในการควบคุมระบบนิเวศของลุ่มน้ำ ซึ่งแต่ละชั้นคุณภาพมีค่านิยามและลักษณะดังต่อไปนี้

1. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำที่ควรจะต้องสงวนรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารโดยเฉพาะ เนื่องจากมีลักษณะและสมบัติที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินได้ง่ายและรุนแรง โดยมีค่าดัชนีชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่คำนวณได้จากสมการน้อยกว่า 1:50 ไม่ว่าพื้นที่จะมีป่าหรือไม่มีป่าปกคลุมก็ตาม ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 จะแบ่งออกเป็น 2 ระดับชั้นย่อย คือ
  - 1.1. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A หมายถึง พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ที่ยังคงมีสภาพป่าสมบูรณ์ปรากฏอยู่ในปี พ.ศ. 2525 ซึ่งจำเป็นต้องสงวนรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารและเป็นทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ
  - 1.2. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B หมายถึง พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ซึ่งสภาพป่าส่วนใหญ่ในพื้นที่ได้ถูกทำลาย ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงไปเพื่อพัฒนาการใช้ที่ดินรูปแบบอื่นก่อนหน้าปี พ.ศ. 2525 และการใช้ที่ดินหรือการพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ ที่ดำเนินการไปแล้ว จะต้องมีการควบคุมเป็นพิเศษ
2. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งมีค่าดัชนีชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่คำนวณได้จากสมการอยู่ระหว่าง 1.5 ถึงน้อยกว่า 2.21 โดยลักษณะทั่วไปมีคุณภาพ

- เหมาะต่อการเป็นต้นน้ำลำธารในระดับรองลงมา และสามารถใช้ประโยชน์  
เพื่อกิจการที่สำคัญได้ เช่น การทำเหมืองแร่ เป็นต้น
3. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งมีค่าดัชนีชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่  
คำนวณได้จากสมการอยู่ระหว่าง 2.21 ถึง 3.20 และพื้นที่โดยทั่วไปสามารถใช้  
ประโยชน์ได้ทั้งกิจการทำไม้ เหมืองแร่ และปลูกพืชกสิกรรมประเภทไม้ยืนต้น
  4. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งมีค่าดัชนีชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่คำนวณ  
ได้จากสมการอยู่ระหว่าง 3.20 ถึง 3.99 และสภาพป่าได้ถูกบุกรุกแผ้วถางเป็นที่ใช้  
ประโยชน์เพื่อกิจการพืชไร่เป็นส่วนมาก
  5. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งมีค่าดัชนีชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่  
คำนวณได้จากสมการมากกว่า 3.99 ขึ้นไป ลักษณะโดยทั่วไปเป็นที่ราบหรือที่ลุ่ม  
หรือเนินลาดเอียงเล็กน้อย และส่วนใหญ่ป่าไม้ได้ถูกบุกรุกแผ้วถางเพื่อประโยชน์ด้าน  
เกษตรกรรม โดยเฉพาะการทำนาและกิจการอื่น ๆ ไปแล้ว
- (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในที่ดินในเขตลุ่มน้ำภาคใต้  
พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ ได้แก่  
พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ชั้นที่ 1B และ ชั้นที่ 2 ซึ่งจะมีมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ  
แตกต่างกันไปในแต่ละชั้น ดังนี้
1. มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A
    - เดิมตามมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง  
การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้และข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินใน  
เขตลุ่มน้ำ วันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 กำหนดห้ามไม่ให้มีการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น  
ที่ 1A ในทุกกรณี ทั้งนี้เพื่อรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารอย่างแท้จริง
    - ต่อมา มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2532 ที่อนุญาตให้ส่วน  
ราชการหรือหน่วยงานขอผ่อนผันใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A เพื่อก่อสร้างทางเพื่อ  
ความมั่นคง
    - ปัจจุบัน มีมติคณะรัฐมนตรี เรื่องขอทบทวนและยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี  
เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 วันที่ 31 มกราคม 2563 แก่ไขมติคณะ  
รัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2532 โดยมีใจความสำคัญว่า กรณีที่ส่วน  
ราชการหรือหน่วยงานจำเป็นต้องขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ต่อ  
คณะรัฐมนตรี ส่วนราชการจะต้องจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา  
ก่อน เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีทุกครั้ง



ดังนั้น การที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ จะขออนุญาตทำประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนนหรือสิ่งสาธารณูปโภคนั้น หน่วยงานเจ้าของเรื่องต้องขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ต่อคณะรัฐมนตรี และจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา

## 2. มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B

- เดิมตามมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้และข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ วันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 กำหนดว่า ในกรณีที่ต้องมีการก่อสร้างถนนผ่านเข้าไปในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา และในกรณีส่วนราชการใดมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ในโครงการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติแล้ว ให้ส่วนราชการเจ้าของโครงการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป
- ปัจจุบัน มีมติคณะรัฐมนตรี เรื่องขอทบทวนและยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 วันที่ 31 มกราคม 2563 ให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 เฉพาะในส่วนการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของส่วนราชการที่มีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ในโครงการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติ

ดังนั้นการที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ จะขออนุญาตทำประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนนหรือสิ่งสาธารณูปโภคนั้น หน่วยงานเจ้าของเรื่องยังคงต้องจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา

## 3. มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2

ตามมติคณะรัฐมนตรี เห็นชอบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้และข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ วันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 กำหนดมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ดังนี้

3.1. การใช้พื้นที่ทำกิจการป่าไม้ เหมือนแร่ สวนยางพารา หรือกิจการอื่นที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศอย่างแท้จริง และได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วว่า ไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือหาพื้นที่ดำเนินการที่อื่นได้ ควรอนุญาตให้ได้และจะต้องมีการควบคุมวิธีการปฏิบัติในการใช้ที่ดินเพื่อการนั้น ๆ อย่างเข้มงวดกวดขันและเป็นไปตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ เพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่พื้นที่ต้นน้ำลำธารและพื้นที่ตอนล่างอย่างเด็ดขาด

3.2. การใช้ที่ดินเพื่อกิจการทางด้านเกษตรกรรม ควรหลีกเลี่ยงอย่างเด็ดขาด

3.3. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการปลูกป่าในบริเวณที่ถูกทำลายโดยรีบด่วน ดังนั้นหากส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นจะต้องใช้ประโยชน์ ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนนหรือสิ่งสาธารณูปโภคในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ หน่วยงานเจ้าของเรื่องต้องจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากมติคณะรัฐมนตรีข้างต้น แม้ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ จะสามารถดำเนินการสร้างถนนหรือทางได้ด้วยการขอผ่อนผันมติคณะรัฐมนตรี แต่จากการศึกษาพบว่ามาตรการการใช้ลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรีในแต่ละฉบับที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารอย่างแท้จริง และแม้จะทำกิจการในพื้นที่ได้ ก็ต้องเป็นกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือหาพื้นที่ดำเนินการที่อื่นได้

### 13. พื้นที่เขตป่าชุมชน

ตามพระราชบัญญัติป่าชุมชน พ.ศ. 2562 (“พ.ร.บ. ป่าชุมชนฯ”) มาตรา 4 กำหนดนิยามของคำว่า “ป่าชุมชน” หมายความว่า ป่านอกเขตป่าอนุรักษ์หรือพื้นที่อื่นของรัฐนอกเขตป่าอนุรักษ์ที่ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเป็นป่าชุมชน โดยชุมชนร่วมกับรัฐในการอนุรักษ์ ฟื้นฟู จัดการ บำรุงรักษา ตลอดจนใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพในป่าชุมชนอย่างสมดุลและยั่งยืน

#### (ก) การควบคุมและดูแลป่าชุมชน

พ.ร.บ. ป่าชุมชนฯ มาตรา 63 กำหนดข้อห้าม ก่อสร้าง แผ้วถาง เผาป่า หรือกระทำ การด้วยประการใด ๆ อันเป็นการเสื่อมเสียแก่สภาพป่าชุมชน และห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในเขตป่าชุมชน

#### (ข) การก่อสร้าง หรือดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่เขตป่าชุมชน

ตาม พ.ร.บ. ป่าชุมชนฯ มาตรา 51 ได้ให้อำนาจคณะกรรมการจัดการป่าชุมชนและสมาชิกป่าชุมชนอาจใช้ประโยชน์จากป่าชุมชนเพื่อส่งเสริมการศึกษาเรียนรู้และสร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในป่าชุมชน รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์โดยชุมชนได้ ทั้งนี้ ภายใต้แผนจัดการป่าชุมชนที่ได้รับอนุมัติ

จากคณะกรรมการป่าชุมชนประจำจังหวัด โดยการใช้ประโยชน์จากป่าชุมชนดังกล่าว ห้ามมิให้กระทำการดังต่อไปนี้

- (1) กระทำการใด ๆ ที่เป็นการเสื่อมสภาพแก่ป่าชุมชน หรือทำให้เสียหายหรือทำลายทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ
- (2) การกระทำอื่นใดตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ในกรณีที่บุคคลนอกเหนือจากคณะกรรมการจัดการป่าชุมชนและสมาชิกป่าชุมชน ไม่ว่าจะเป็นผู้บุคคลธรรมดา นิติบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐ ต้องการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชุมชน เพื่อกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือเพื่อประโยชน์ในทางราชการ ซึ่งกระทำโดยหน่วยงานของรัฐ สามารถยื่นคำขออนุญาตต่ออธิบดีกรมป่าไม้ได้ ตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายป่าชุมชน ว่าด้วยการปกครอง ดูแลบำรุงรักษา ใช้ประโยชน์จากไม้ และใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชุมชน พ.ศ. 2566 ข้อ 26 (3) (4) (5) และ ข้อ 27

ดังนั้น หากแนวเส้นทางของโครงการได้ผ่านป่าชุมชนแล้ว โครงการสามารถกำหนดให้หน่วยงานราชการที่ร่วมในโครงการขออนุญาตใช้พื้นที่ในเขตป่าชุมชน (ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนน) ต่ออธิบดีกรมป่าไม้ได้

#### 14. พื้นที่คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

“ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง” ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 (“พ.ร.บ. ส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล”) มาตรา 3 หมายความว่า สิ่งที่มีอยู่หรือเกิดขึ้นตามธรรมชาติในบริเวณทะเลและชายฝั่ง รวมถึงพืชมัลลิก พื้นที่ชุ่มน้ำชายฝั่ง คลอง คูแพรก ทะเลสาบ และบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำที่มีพื้นที่ติดต่อกับทะเลหรืออิทธิพลของน้ำทะเลเข้าถึง เช่น ป่าชายเลน ป่าชายหาด หาดที่ชายทะเล เกาะ ภูเขาทะเล ปะการัง ดอนหอย ฟันและสัตว์ทะเล หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เพื่อประโยชน์แก่ระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง เช่น ปะการังเทียม แนวลดแรงคลื่น และการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง

##### (ก) การคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

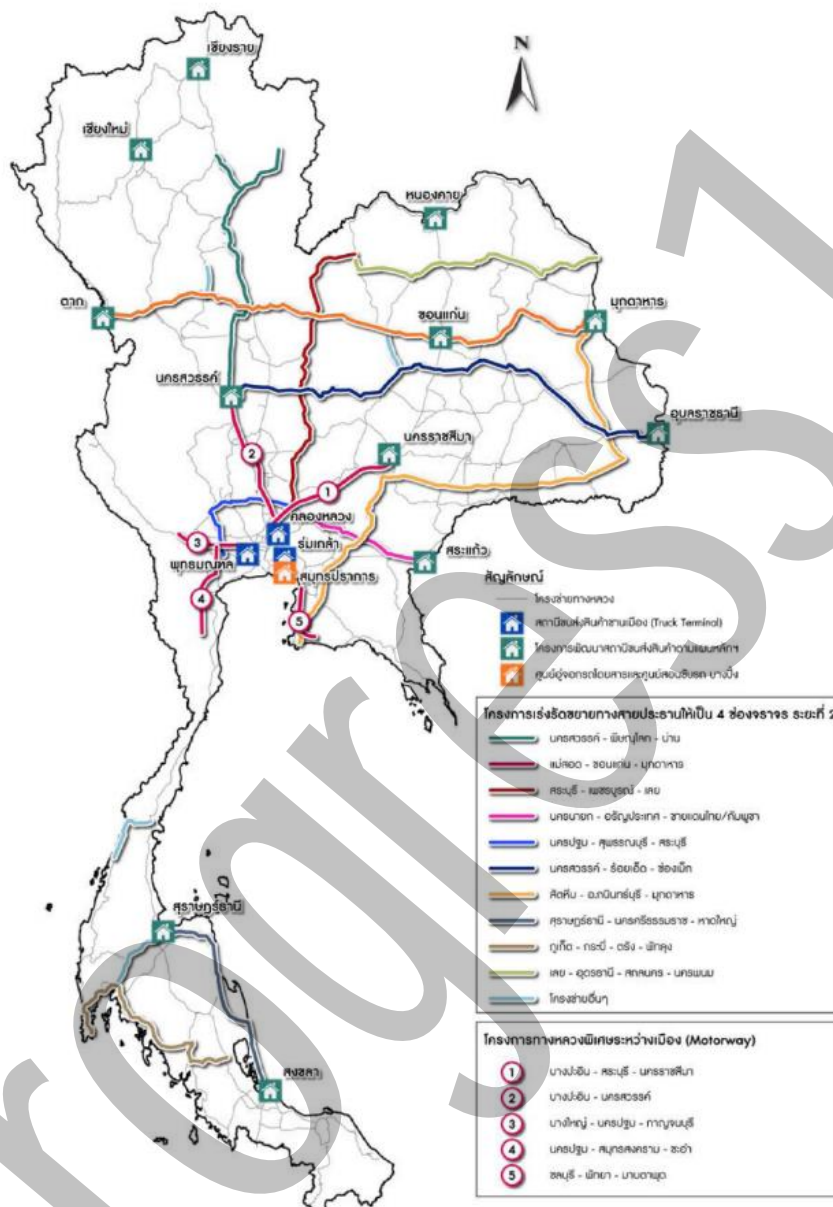
ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล มาตรา 17 กำหนดให้อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย มีอำนาจสั่งให้บุคคลใดระงับการกระทำหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งนั้นเป็นการชั่วคราวตามความเหมาะสม กรณีที่ปรากฏว่าบุคคลนั้นก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ทั้งนี้ การพิจารณาในด้านการคุ้มครอง และการเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างถนนหรือสิ่งสาธารณูปโภคนั้น จำเป็นที่จะต้องพิจารณาประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ใช้บังคับเป็นการเฉพาะในแต่ละ

พื้นที่ประกอบกัน จากการศึกษาพบพื้นที่คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ 1 แห่ง คือ ประกาศฯ พื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายากหรือใกล้สูญพันธุ์ จังหวัดตรังฯ ซึ่งได้กล่าวแล้วข้างต้นในข้อ 2.2.7.2 ข้อย่อย 4 เรื่องพื้นที่คุ้มครองสัตว์ทะเลหายาก

### 2.2.7.3 แผนพัฒนาทางหลวง 4 ช่องจราจร

กรมทางหลวงมีแผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เชื่อมโยงจากกรุงเทพมหานคร ไปสู่ภูมิภาค และมีนโยบายก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานเป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และเกิดความปลอดภัย โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ จากแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก รวมทั้งสิ้นเป็น 11 โครงข่ายเส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 5,400 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.2-8

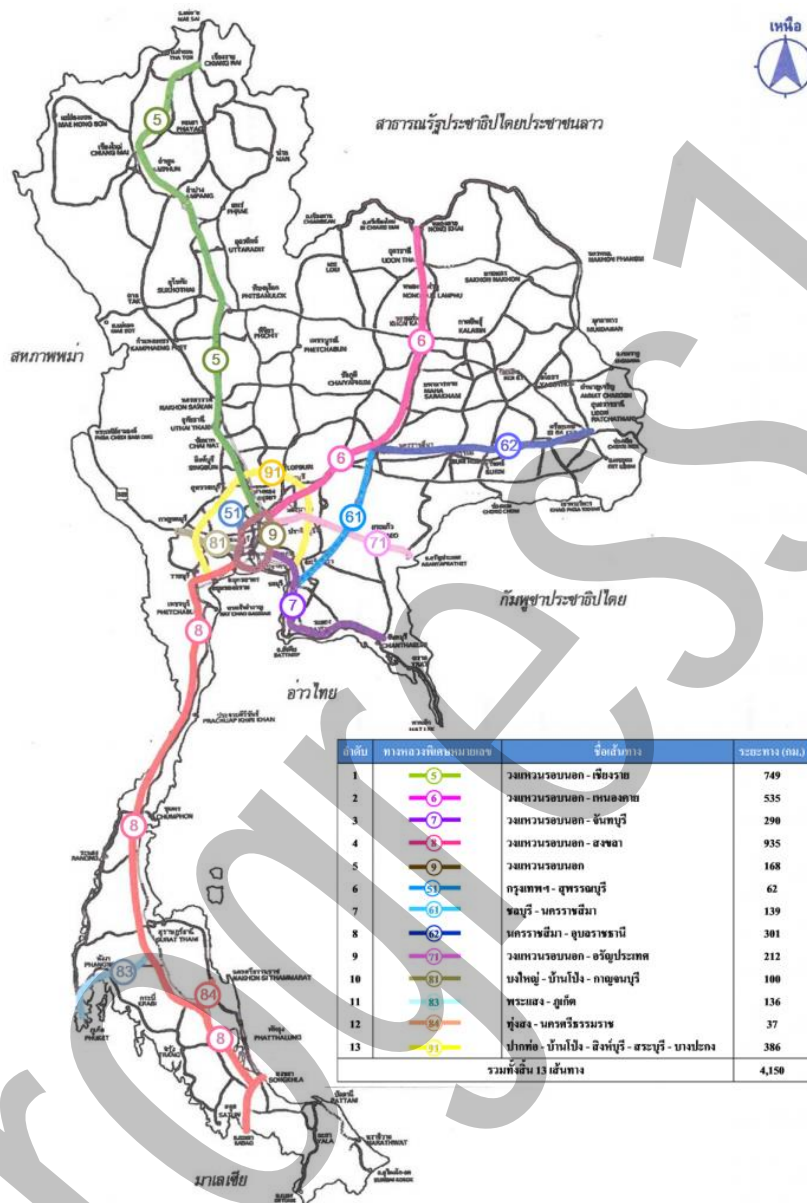


ที่มา : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (<http://www.doh - motorway.com>)

รูปที่ 2.2-8 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

#### 2.2.7.4 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

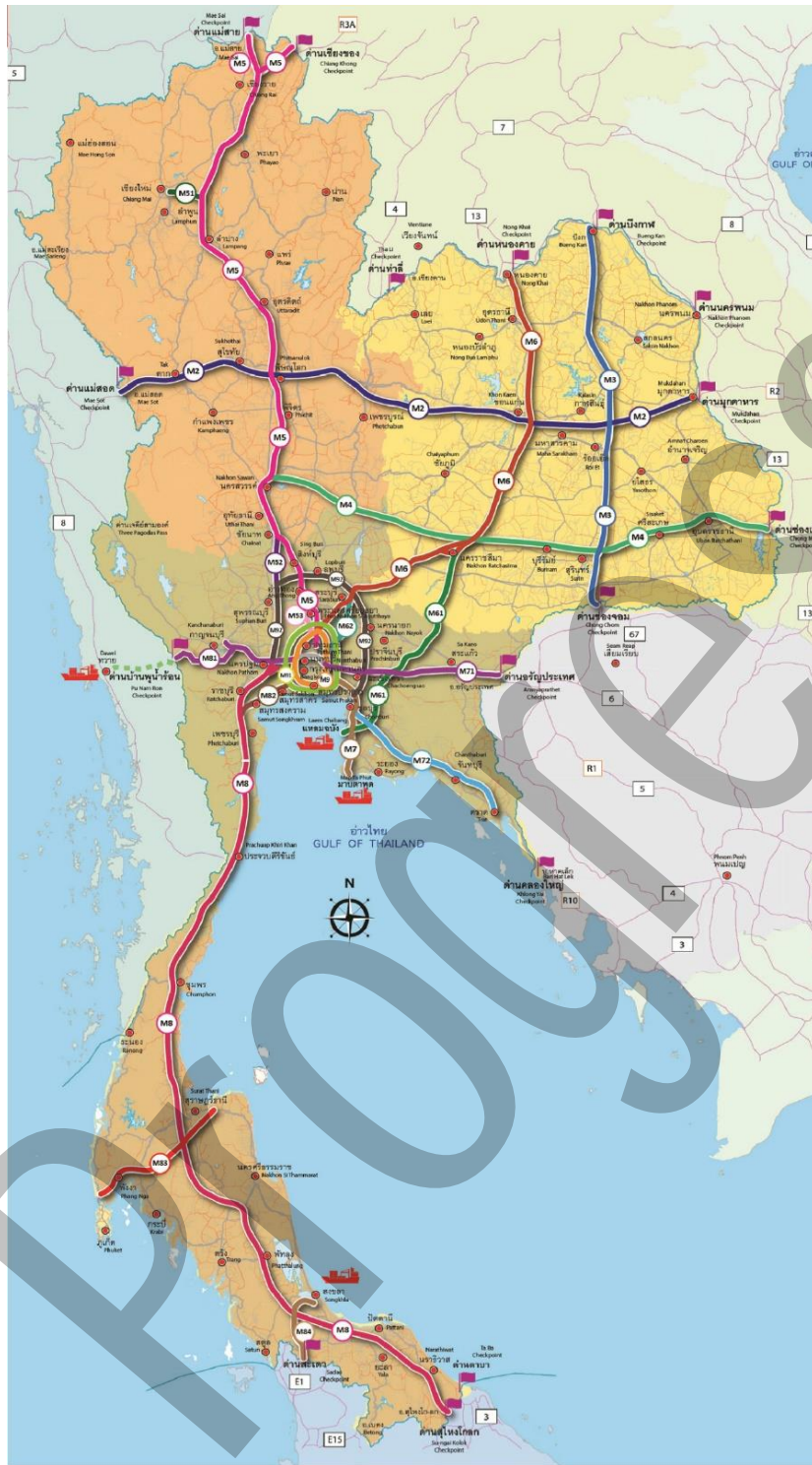
กรมทางหลวงได้เริ่มจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 4,150 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.2-9



ที่มา : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2-9 แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2540

จากแผนแม่บทฯ ฉบับปี พ.ศ. 2540 กรมทางหลวงได้ดำเนินการปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวม 6,612 กิโลเมตร ครอบคลุมทั่วประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-10 โดยมีแนวคิดการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เน้นเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน รวมถึงพื้นที่อุตสาหกรรมและฐานการผลิตต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ ส่วนรูปแบบการลงทุนจะแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ช่วงระยะ 10 ปีแรก (พ.ศ.2560 - 2569) และในช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ. 2570 - 2579) มูลค่าลงทุนรวมมากกว่า 2.1 ล้านล้านบาท



M2	Tak-Mukdahan	704 km.
M3	Surin – Bueng Kan	465 km.
M4	Nakhon Sawan – Ubon Ratchathani	610 km.
M5	Uttraphimuk Elevated Tollway – Bang Pa-in – Chiang Rai (Mae Sai/Chiang Khong Checkpoints)	853 km.
M6	Bang Pa-in – Nong Khai	540 km.
M7	Bangkok – Ban Chang	153 km.
M8	Nakhon Pathom – Narathiwat (Su-ngai Kolok Checkpoint)	1,103 km.
M9	Kanchanaphisek Road (Second Outer Ring Road)	165 km.
M51	Chiang Mai – Lampang (Chae Hom District)	53 km.
M52	Suphan Buri – Chai Nat	42 km.
M53	Kanchanaphisek (Western Section) – Bang Pa Han	48 km.
M61	Chon Buri – (Laem Chabang Port) – Nakhon Ratchasima	288 km.
M62	Kanchanaphisek Road (Eastern Section) – Saraburi	78 km.
M71	Kanchanaphisek Road (Eastern Section) – Sa Kaeo (Aranyaprathet Checkpoint)	204 km.
M72	Chonburi – Trat	216 km.
M81	Bang Yai – Kanchanaburi (Pu Nam Ron Checkpoint)	164 km.
M82	Kanchanaphisek Road (Western Section) – Pak Tho	74 km.
M83	Surat Thani – Phuket	191 km.
M84	Songkhla – Thailand – Malaysia Border (Sadao Checkpoint)	95 km.
M91	Third Outer Ring Road	254 km.
M92	Chonburi – Saraburi – Nakhon Pathom	312 km.

สัญลักษณ์ Legend

- ที่ตั้งจังหวัด  
Province
- ตำแหน่งการกักชายแดน  
Checkpoint
- ท่าเรือ  
Port

ที่มา : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (<http://www.doh - motorway.com>)

รูปที่ 2.2-10 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560 - 2579

ทั้งนี้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาเอง และในส่วนที่ให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวนรวม 2 สายทาง ระยะทางรวม 269 กิโลเมตร โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีจำนวน 3 สายทาง ระยะทางรวม 317 กิโลเมตร และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนและเตรียมความพร้อมในการเสนอขออนุมัติเห็นชอบการดำเนินการก่อสร้าง มีจำนวน 4 สายทาง ระยะทางรวม 187 กิโลเมตร

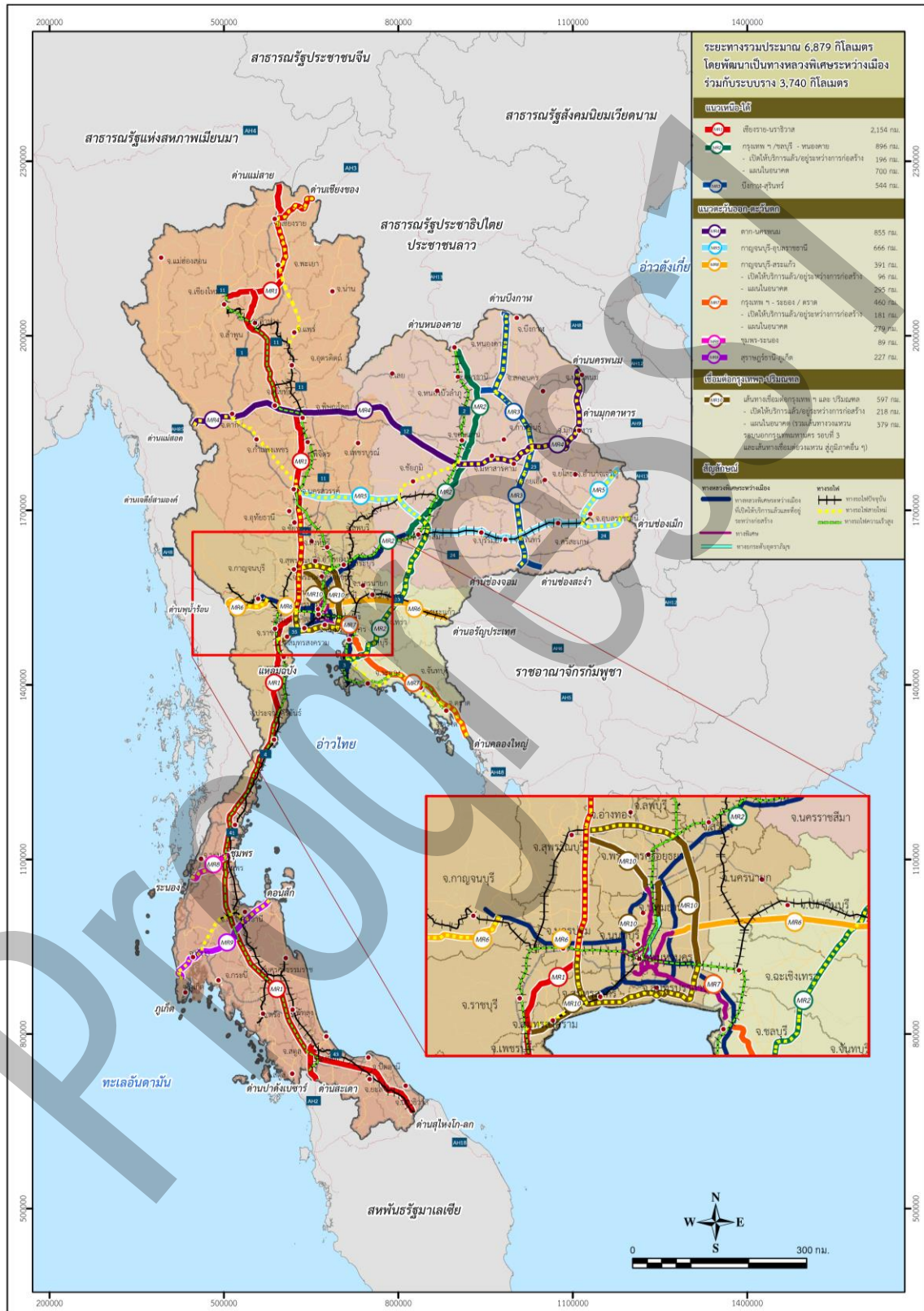
### 2.2.7.5 นโยบายและแผนการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เพื่อลดการเวนคืนและการแบ่งแยกพื้นที่ของประชาชน (MR - Map)

แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันจัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ - สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR - Map) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพดังรูปที่ 2.2 11 โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีระยะทางรวม 6,879 กิโลเมตร เปิดให้บริการประมาณ 374 กิโลเมตร (รวมส่วนที่เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกที่ยังไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) อยู่ระหว่างการก่อสร้างระยะทางประมาณ 317 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือระยะทางประมาณ 6,188 กิโลเมตร อยู่ในแผนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ โดยเป็นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,740 กิโลเมตร แบ่งเป็น 3 เส้นทาง คือ

- 1) แนวเหนือ - ใต้ จำนวน 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 3,594 กิโลเมตร ได้แก่
  - เส้นทางเชียงราย - นราธิวาส (MR1) ระยะทาง 2,154 กิโลเมตร
  - เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี - นongคาย (MR2) ระยะทาง 896 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร
  - เส้นทางบึงกาฬ - สุรินทร์ (MR3) ระยะทาง 544 กิโลเมตร
- 2) แนวตะวันออก - ตะวันตก จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,688 กิโลเมตร ได้แก่
  - เส้นทางตาก - นครพนม (MR4) ระยะทาง 855 กิโลเมตร
  - เส้นทางนครสวรรค์ - อุบลราชธานี (MR5) ระยะทาง 666 กิโลเมตร
  - เส้นทางกาญจนบุรี - สระแก้ว (MR6) ระยะทาง 391 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางใหญ่ - กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร



- เส้นทางกรุงเทพฯ - ระยอง/ตราด (MR7) ระยะทาง 460 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ - พัทยา - มาบตาพุด ระยะทาง 181 กิโลเมตร
  - เส้นทางชุมพร - ระนอง (MR8) ระยะทาง 89 กิโลเมตร
  - เส้นทางสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต (MR9) ระยะทาง 227 กิโลเมตร
- 3) เส้นทางเชื่อมต่อกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MR10) จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 597 กิโลเมตร ได้แก่
- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ระยะทาง 193 กิโลเมตร
  - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 379 กิโลเมตร (ไม่รวมเส้นทางสุพรรณบุรี - นครปฐม 85 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางร่วมกันระหว่างเส้นทาง MR1 และวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก)
  - เส้นทางช่วงบางขุนเทียน - ปากท่อ ระยะทาง 72 กิโลเมตร มีเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กิโลเมตร
  - เส้นทางบางปะอิน - สุพรรณบุรี ระยะทาง 55 กิโลเมตร
  - ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ระยะทาง 22 กิโลเมตร



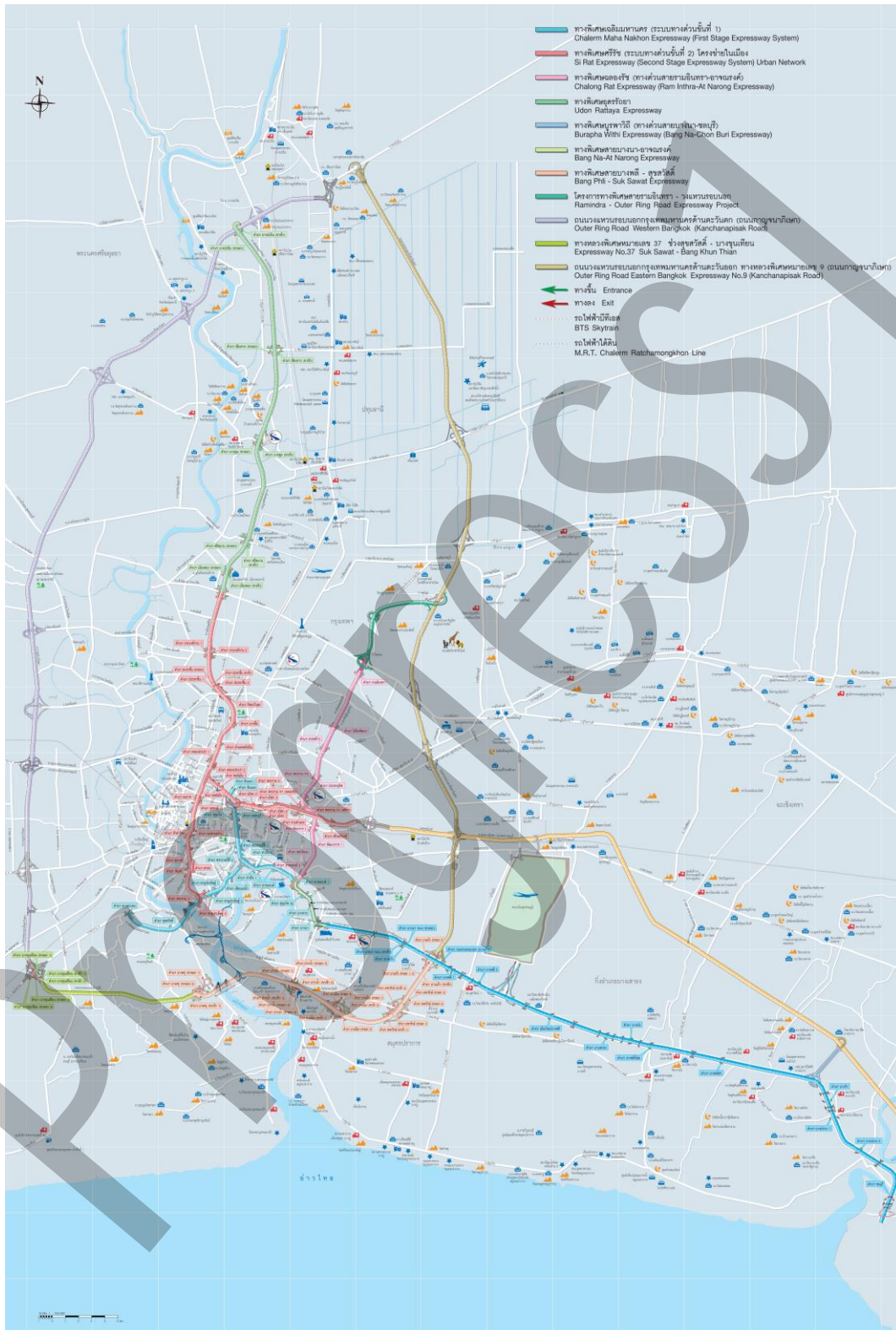
ที่มา : ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP)

รูปที่ 2.2-11 ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP)

### 2.2.7.6 แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 8 สายทาง และทางเชื่อมต่อทางพิเศษ จำนวน 4 แห่ง รวมระยะทาง 224.60 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและจังหวัดใกล้เคียง ปัจจุบันได้เปิดให้บริการระบบทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายละเอียดของทางพิเศษสายต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 2.2-12 และตารางที่ 2.2-57 ถึง ตารางที่ 2.2-58 นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมีได้เปิดให้บริการอีก จำนวน 7 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
- 2) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทนตอน N1
- 3) โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรม และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (Missing Link)
- 4) โครงการพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต
- 5) โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี
- 6) โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อัจฉรังค์ (S1)
- 7) โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.2-12 แผนที่โครงการทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.2-57 โครงข่ายปัจจุบันที่เปิดให้บริการแล้วของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ลำดับ	ชื่อทางพิเศษ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	ระยะทาง (กิโลเมตร)
1	ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>สายดินแดง - ท่าเรือ</b> : แนวสายทางเริ่มจากปลายถนนวิภาวดีรังสิต มุ่งไปทางทิศใต้ ผ่านทางแยกต่างระดับมักกะสัน ผ่านถนนสุขุมวิท ช่วงนี้เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร และเป็นทางระดับดินตั้งแต่ถนนสุขุมวิทถึงถนนพระรามที่ 4 และเป็นทางยกระดับอีกครั้งในช่วงถนนพระรามที่ 4 ถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ เชื่อมต่อกับทางพิเศษสายดาวคะนอง - ท่าเรือ</li> <li>● <b>สายบางนา - ท่าเรือ</b> : แนวสายทางเริ่มจากปลายทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณทางแยกต่างระดับบางนา แล้วมุ่งไปทางทิศตะวันตก ผ่านจุดตัดทางพิเศษฉลองรัชที่ทางแยกต่างระดับสุขุมวิท ช่วงนี้เป็นทางระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร และเป็นทางยกระดับตั้งแต่ทางแยกต่างระดับสุขุมวิทถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ</li> <li>● <b>สายดาวคะนอง - ท่าเรือ</b> : แนวสายทางเริ่มจากทางแยกต่างระดับท่าเรือ ผ่านทางแยกต่างระดับบางโคล่ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระราม 9 ช่วงนี้เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร และลดช่องจราจรเหลือ 4 ช่องจราจร ตั้งแต่สะพานพระราม 9 และสิ้นสุดที่ถนนพระรามที่ 2</li> </ul>	27.1
2	ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ส่วน A</b> เริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษก ผ่านบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) สิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนพระราม 9 และเป็นทางพิเศษโครงข่ายในเขตเมือง</li> <li>● <b>ส่วน B</b> เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านยมราช ถนนศรีอยุธยา ถนนสาทร ถนนจันทน์ ถนนพระรามที่ 4 สิ้นสุดแนวสายทางที่บริเวณบางโคล่ เป็นทางพิเศษโครงข่ายในเขตเมือง</li> <li>● <b>ส่วน C</b> เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนรัชดาภิเษก ผ่านถนนประชาชื่น มุ่งไปทางทิศเหนือ สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นทางพิเศษโครงข่ายนอกเขตเมือง</li> <li>● <b>ส่วน D</b> เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ เป็นทางพิเศษโครงข่ายนอกเขตเมือง เปิดให้บริการส่วนที่ 1 (ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษโศก 1 - คลองแสนแสบ ใกล้เคียงรามคำแหง ระยะทาง 3.4 กิโลเมตร) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และส่วนที่ 2 (คลองแสนแสบ - ทางต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร) เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2543</li> </ul>	38.4

ตารางที่ 2.2-57 โครงข่ายปัจจุบันที่เปิดให้บริการแล้วของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อทางพิเศษ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	ระยะทาง (กิโลเมตร)
3	ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์ และทางด่วนสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	<p>ทางพิเศษฉลองรัช เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลางเมือง โดยไม่ผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง รวมทั้งขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>รามอินทรา - อารณรังค์ :</b> เส้นทางเริ่มจากถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ลงทางทิศใต้ ข้ามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม 9 แล้วเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ข้ามถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ เลียบแนวคลองตัน ข้ามถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของสะพานพระโขนง ไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร สายบางนา - ท่าเรือที่บริเวณอารณรังค์ (ปลายซอยสุขุมวิท 50) ทางพิเศษฉลองรัช</li> <li>• <b>รามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร :</b> เริ่มจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก บริเวณจตุโชติ ทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกกา มุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ยกระดับข้ามถนนสุขุมวิท 5 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้จนถึงถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 เชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชช่วงรามอินทรา - อารณรังค์ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของทางพิเศษฉลองรัชทางด้านเหนือ</li> </ul>	28.2
4	ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี)	<p>ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มต้นที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานครบริเวณบางนา โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา - บางปะกง ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่จังหวัดสมุทรปราการ ผ่านอำเภอบางพลี ตัดกับถนนกาญจนาภิเษก ผ่านอำเภอบางเสาธง อำเภอบางบ่อ แล้วเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา ผ่านอำเภอบางปะกง ข้ามแม่น้ำบางปะกง และสิ้นสุดที่อำเภอมืองชลบุรี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่อง มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา - บางปะกง และเชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ รวมทั้งเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศและบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p>	55
5	ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)	<p>ทางพิเศษอุดรรัถยา เชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ส่วน C โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 อีกทั้งทำให้ระบบโครงข่ายของถนนและทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนสมบูรณ์ขึ้น เพราะทางพิเศษอุดรรัถยาจะทำหน้าที่เป็นทางพิเศษแนวรัศมีรับ</p>	32

ตารางที่ 2.2-57 โครงการปัจจุบันที่เปิดให้บริการแล้วของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อทางพิเศษ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	ระยะทาง (กิโลเมตร)
		ปริมาณจราจรจากใจกลางเมืองมาเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของกรมทางหลวง (ทล.) และยังสามารถช่วยระบายการจราจรบนถนนสายหลัก (เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดีรังสิต) และถนนสายต่าง ๆ ของ ทล.	
6	ทางพิเศษสายบางนา - อาจนรงค์ (ระบบทางด่วน ชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1)	ทางพิเศษสายบางนา - อาจนรงค์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัช และขึ้นทับตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอาจนรงค์เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี	4.7
7	ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2- ถนนสุขสวัสดิ์ เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดง ผ่านสะพานกาญจนาภิเษกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านทางแยกเชื่อมต่อกับสะพานภูมิพล ไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา - บางปะกง) เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถีที่ทางแยกต่างระดับวัดสลุด อำเภอบางพลี	22.5
8	ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	โครงการเชื่อมเส้นทางระหว่างกรุงเทพและฝั่งธนบุรี รวมทั้งบางส่วนของจังหวัดนนทบุรี โครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 9 ด่าน แนวสายทางเริ่มจากถนนกาญจนาภิเษก บริเวณโคลงโรงงานผลิตน้ำมันหาสวัสดิ์ของการประปานครหลวง มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนสวนผัก, ถนนราชพฤกษ์ ข้ามคลองบางกอกน้อย ไปยังสะพานพระราม 6 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังบางซื่อ และไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) เขตจตุจักร	16.7

ที่มา : สรุปรจากเว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.2-58 โครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมีได้เปิดให้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ลำดับ	โครงการ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	สถานะ
1	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ของกรมทางหลวง บริเวณกิโลเมตร 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ขอนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงด้านเก็บค่าผ่านทางดาวคะนอง จากนั้นขนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ 3 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ โดยมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช สำหรับช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด 8 ช่องจราจรขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม 9 โดยมีทางขึ้น - ลง จำนวน 7 แห่ง และมีทางแยกต่างระดับจำนวน 1 แห่ง ระยะทางรวม 18.7 กิโลเมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
2	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1	แนวสายทางโครงการ ประกอบด้วย ทางพิเศษ 2 ส่วน คือ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก มีจุดเริ่มต้นประมาณ กิโลเมตร 1+000 ของถนนประเสริฐมนูกิจ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ขอนทับไปตามแนวเกาะกลางของถนนประเสริฐมนูกิจ ข้ามคลองบางบัว ผ่านแยกวงหิน แยกเสนาภิคม แยกสุคนธ์สวัสดิ์ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณทางแยกถนนประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม ผ่านแยกถนนวามินทร์ตัดกับถนนประเสริฐมนูกิจ และมีจุดสิ้นสุดเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันออก ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร โดยแนวสายทางของโครงการตอน N2 มีแนวขนทับกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)</li> <li>• ส่วนทดแทนตอน N1 มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอตราภิรมย์และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ (Missing link) ที่บริเวณทางแยกต่างระดับรัชวิภา เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต เลี้ยวขวาบริเวณสำนักงานปรมานูเพื่อสันติ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปตามแนวถนนเลียบคลองบางเขน ข้ามถนนพหลโยธิน ไปตามแนวคลองบางบัว เข้าสู่แนวถนนผลาสินธุ์ ไปจนถึงถนนประเสริฐมนูกิจ และเชื่อมต่อกับทางพิเศษตอน N2 ระยะทาง 7.3 กิโลเมตร</li> </ul>	- ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) - ส่วนทดแทนตอน N1 อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนแนวสายทางและรูปแบบโครงการ



ตารางที่ 2.2-58 โครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมิได้เปิดให้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

ลำดับ	โครงการ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	สถานะ
3	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรม และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (Missing Link)	แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นโครงการเริ่มจากบริเวณทางแยกต่างระดับรัชวิภา โดยจะเป็นทางแยกต่างระดับแบบ System Interchange โครงสร้างจะวิ่งลอดใต้ทางยกระดับอุตสาหกรรม ไปตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 ลอดใต้แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ยกข้ามทางพิเศษศรีรัช โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสนามบินดอนเมือง - สนามบินสุวรรณภูมิ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง คลองเปรมประชากร โดยมีจุดสิ้นสุดเชื่อมกับทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร โครงการเป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) สำหรับด้านเก็บค่าผ่านทางจะอยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง	กทพ. ได้ชะลอการดำเนินโครงการเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรม และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ออกไปก่อน
4	โครงการพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	แนวสายทางโครงการเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนผังเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับระยะทาง 1.23 กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4029 ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร	คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติอนุมัติโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2565 ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
5	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี	แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อออกจากจุดสิ้นสุดแนวทางพิเศษบูรพาวิถี (ปัจจุบัน) กิโลเมตร 54+493 เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไปตามแนวเกาะกลางของถนนเพชรรัตน์ และเลี้ยวซ้ายไปยังถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี โดยมีทางขึ้น - ลงของโครงการเชื่อมกับทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง ระยะทางประมาณ 4.5 กิโลเมตร	ปัจจุบันการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการพิจารณาโครงการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EA)

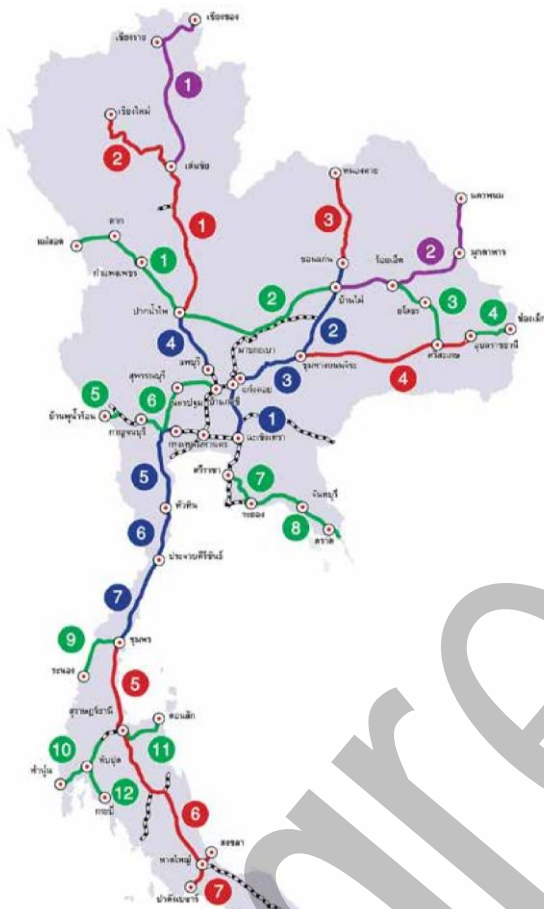
ตารางที่ 2.2-58 โครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมิได้เปิดให้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

ลำดับ	โครงการ	รายละเอียดการเชื่อมต่อ	สถานะ
6	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1)	แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Terminal) และพื้นที่ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ของท่าเรือกรุงเทพ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ไปตามแนวเกาะกลางของถนนภายในท่าเรือกรุงเทพ โดยมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1) บริเวณทางแยกต่างระดับอัจฉรินทร์ซึ่งสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีในด้านทิศตะวันออกและทางพิเศษฉลองรัชในด้านทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 1.8 กิโลเมตร	ปัจจุบัน กทพ. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
7	โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี	แนวสายทางมีจุดเริ่มจากทางพิเศษฉลองรัชที่ด้านจุดตัดบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก(ถนนกาญจนาภิเษก) แนวสายทางเป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านถนนหทัยราษฎร์และถนนนิมิตใหม่ จากนั้นเลี้ยวขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านถนนลำลูกกา บริเวณ กิโลเมตร 22+500 และตัดผ่านทางหลวงชนบท นย. 3001 ตัดถนนรังสิต - นครนายก ที่บริเวณ กิโลเมตร 59+800 แล้วขึ้นไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) บริเวณกิโลเมตร 116+000 ตัดข้ามและเลียบบไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 3222 เชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางปะอิน - นครราชสีมา) ทางเลี่ยงเมืองสระบุรี (ทางหลวงหมายเลข 362) ด้านตะวันออก เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่บริเวณ กิโลเมตร 10+700 อำเภอกำแพงคอย จังหวัดสระบุรี ระยะทางประมาณ 104.7 กิโลเมตร	ปัจจุบันคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.วล.) ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว และ กทพ. อยู่ในระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการ

ที่มา : สรุปรจากเว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### 2.2.7.7 แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบราง

โครงข่ายระบบรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวม 4,044 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยว 3,310 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 81.85 ทางคู่ 627 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.50 และทางสาม 107 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.65 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองประกอบด้วย การพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางรถไฟเดิม การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ และการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-13 และรูปที่ 2.2-14



**ทางคู่ระยะเร่งด่วน**

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร

- 1. ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย
- 2. ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
- 3. ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ
- 4. ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
- 5. ช่วงนครปฐม-หัวหิน
- 6. ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
- 7. ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

**ทางคู่ระยะที่ 2**

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร

- 1. ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
- 2. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
- 3. ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
- 4. ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
- 5. ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- 6. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
- 7. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

**ทางรถไฟสายใหม่**

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร

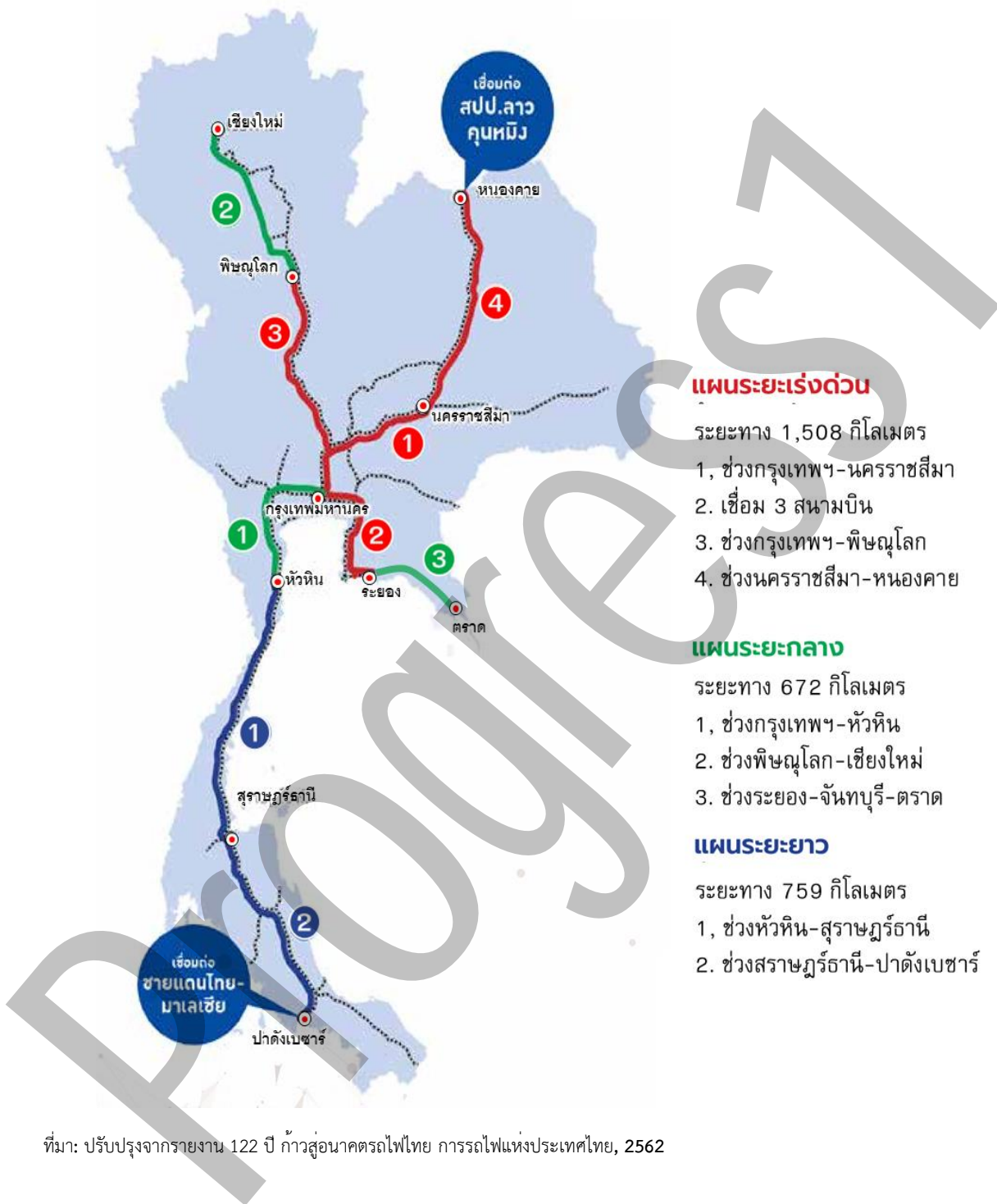
- 1. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่
- 2. ช่วงบ้านฝ้าย-บุคคาหาร-นครพนม

**ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป**

- 1. ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์
- 2. ช่วงนครสวรรค์-บ้านฝ้าย
- 3. ช่วงศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด
- 4. ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก
- 5. ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน
- 6. ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี
- 7. ช่วงศรีราชา-ระยอง
- 8. ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด
- 9. ช่วงชุมพร-ระนอง
- 10. ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ทำนูน
- 11. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก
- 12. ช่วงกันตัง-กระบี่

ที่มา: รายงาน 122 ปี ก้าวสู่นาครรถไฟไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562

รูปที่ 2.2-13 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน 122 ปี ก้าวสู่นาครรถไฟไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562

รูปที่ 2.2-14 แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง

## 1) การพัฒนารถไฟทางคู่

การพัฒนารถไฟระบบทางคู่ (Double Track) เป็นการพัฒนาทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ขนานไป กับทางรถไฟเดิมให้สามารถเดินรถได้ทั้งสองทาง สามารถวิ่งสวนกันแข่งกันได้โดยไม่ต้องรอลูก มี การแก้ไขปัญหาคัดตัดเสมอรระดับ และปรับปรุงแนวเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถมาก ขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ เพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่ง สินค้าและผู้โดยสารได้มากขึ้น และเพิ่มความเร็วในการให้บริการ แผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ครอบคลุมทางรถไฟสายหลักทั่วประเทศ ระยะทางรวมประมาณ 2,476 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

- ทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร
  - (1) ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว
  - (2) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว
  - (3) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ ตามแผนของ กรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2567
  - (4) มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตามแผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
  - (5) ลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตามแผนของ กรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
  - (6) นครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างงานหลักแล้วเสร็จ ตามแผน ของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
  - (7) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตาม แผนของกรมการขนส่งทางราง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566
- ทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,479 กิโลเมตร อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
  - (1) ขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างรวบรวมความเห็นของ สำนักรบประมาณ (สป.) กระทรวงคมนาคม (กค.) และ สำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
  - (2) ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
  - (3) ปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
  - (4) เด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
  - (5) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
  - (6) สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร

(7) ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร

## 2) การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่

การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ เป็นการพัฒนาขยายโครงข่ายทางรถไฟโดยเพิ่มเส้นทางการให้บริการ มีระยะทางรวมประมาณ 2,357 กิโลเมตร ดังนี้

- โครงการที่อยู่ในแผนระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2564) 3 โครงการ ระยะทางรวม 835 กิโลเมตร ประกอบด้วย
  - (1) เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 322 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
  - (2) บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
  - (3) สุราษฎร์ธานี-ท่าขนุน ระยะทาง 158 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติโครงการและพิจารณารายงาน EIA
- โครงการที่อยู่ในแผนระยะกลาง (พ.ศ. 2565-2569) 4 โครงการ ระยะทางรวม 642 กิโลเมตร ประกอบด้วย
  - (1) นครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร สำรองและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2565 อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษา/พิจารณา EIA
  - (2) กาญจนบุรี-บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร รฟท. จะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
  - (3) สงขลา-ปากปารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร สนข. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ แต่กรมเจ้าท่ายุติโครงการทำเรือน้ำลึกปากปารา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญ จึงยังไม่ได้ดำเนินการต่อ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA
  - (4) ชุมทางบ้านภาชี-อ.นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร ยังไม่มีการดำเนินการ
- โครงการที่อยู่ในแผนระยะยาว (พ.ศ. 2570-2579) 7 โครงการ ระยะทางรวม 879 กิโลเมตร ประกอบด้วย
  - (1) มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร ศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ รฟท. มีแผนจะขอเสนอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
  - (2) อุบลราชธานี-ช่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร รฟท. มีแผนจะขอเสนอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น
  - (3) กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร รฟท. มีแผนจะขอเสนอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
  - (4) นครสวรรค์-บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้วเสร็จ รฟท. มีแผนจะขอเสนอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA

- (5) ทับปุด-กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร อยู่ระหว่างจัดทำแผนและจัดลำดับความสำคัญ
- (6) สุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร สนข. ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2561 ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างนำเสนอรายงาน EIA ให้ คชก. พิจารณา
- (7) ชุมพร-ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร สนข. ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำรวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA

### 3) การพัฒนารถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูงเป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง รางบนรางขนาดกว้าง 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูงคือสามารถเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา และมีความปลอดภัยในการเดินทาง เชื่อมโยงเมืองหลักแต่ละภูมิภาคกับกรุงเทพมหานคร เกิดกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานคร ไปยังเมืองหลักในภูมิภาค โครงข่าย 4 สายทาง ได้แก่ สายเหนือ (กรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพมหานคร-หนองคาย) สายตะวันออก (กรุงเทพมหานคร-ตราด) และ สายใต้ (กรุงเทพมหานคร-ปาดังเบซาร์) โดยแผนงานสามารถแบ่งได้ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

- แผนระยะเร่งด่วน จำนวน 4 ช่วงเส้นทาง ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร
  - (1) กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้างในปัจจุบัน คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2570
  - (2) กรุงเทพมหานคร-ระยอง
    - ระยะที่ 1 รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร (ARL เดิม 29 กิโลเมตร และก่อสร้างใหม่ 191 กิโลเมตร) โดยช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างและคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในเดือนเมษายน 2566 และช่วงดอนเมือง-พญาไท อยู่ระหว่างรื้อย้ายสาธารณูปโภคและเวนคืน และช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ อยู่ระหว่างผ่อนผันสิทธิการบริหาร ARL และเตรียมการปรับปรุง ARL
    - กรุงเทพมหานคร-ระยอง ระยะที่ 2 ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง (อู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด) ระยะทาง 200 กิโลเมตร ศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ แล้วเสร็จ รพท. จะของบประมาณปี 2567 เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงาน EIA และรายงาน PPP
  - (3) กรุงเทพมหานคร-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร อยู่ยู่่นระหว่างการศึกษาความเหมาะสม
  - (4) นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร ทบทวนผลการศึกษา และออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงาน EIA ตามความคิดเห็นของ คชก.
- แผนระยะกลาง จำนวน 2 ช่วงเส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร

- (1) กรุงเทพมหานคร-หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รพท. พิจารณางบประมาณเพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิมและรูปแบบการลงทุน และ สนข. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน EIA
- (2) พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างญี่ปุ่นศึกษาความเหมาะสมฯ
- แผนระยะยาว จำนวน 2 ช่วงเส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร
  - (1) หัวหิน-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร รพท. มีแผนของงบประมาณปี 2568 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
  - (2) สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร รพท. มีแผนของงบประมาณ ปี 2569 เพื่อศึกษาความเหมาะสมฯ
  - (3) ระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 190 กิโลเมตร รพท. เตรียมเสนอขอจัดสรรงบประมาณประจำปี 2566 เพื่อออกแบบรายละเอียด จัดทำรายงานแผนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

#### 2.2.7.8 การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

จากยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งปัญหาจากการให้บริการรถไฟ ทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สะท้อนถึงความพร้อมของโครงข่ายทางรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ รวมถึงหัวรถจักรหรือแคร่บรรทุกสินค้า อุปกรณ์ยกขนต่าง ๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมีสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ภาคเอกชนและผู้ให้บริการไม่มั่นใจที่จะมาใช้บริการ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีวัตถุประสงค์ในการทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิมกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนา ความเจริญสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

โครงการได้จัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีการจัดทำแผนงานระบบรางที่เกี่ยวข้องกับ MR-MAP ดังนี้

- แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน



- แผนงานการพัฒนาารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)
- แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

**1) แผนงานการพัฒนาทางคูในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน**

แผนงานการพัฒนาทางคูในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 10 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) จำนวน 6 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 1 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) จำนวน 3 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-59

ตารางที่ 2.2-59 สรุปแผนงานการพัฒนาทางคูในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)</b>					
1	ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	ทางคู	167	29,748	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
2	ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	ทางคู	45	6,661	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
3	ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	ทางคู	168	24,294	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
4	ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	ทางคู	308	37,527	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ
5	ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	ทางคู	281	62,860	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

ตารางที่ 2.2 59 สรุปแผนงานการพัฒนาทางคูโนโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน (ต่อ)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)</b>					
6	ขวงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	ทางคู	321	57,375	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ/พิจารณา EIA
รวม			1,290	218,465	
<b>แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)</b>					
7	ขวงชุมทางศรีราชา-มาบตาพุด	ทางคู	70	10,472	อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติโครงการ
รวม			70	10,472	
<b>แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585)</b>					
8	ขวงชุมทางหาดใหญ่-สุโขทัย	ทางคู	216	N/A	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
9	ขวงเด่นชัย-เชียงใหม่	ทางคู	189	N/A	อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ/พิจารณา EIA
10	ขวงชุมทางคลองสีกา-อรัญประเทศ	ทางคู	174	N/A	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
รวม			579	N/A	

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการพัฒนาตามแผน

ที่มี : กรมขนส่งทางราง

## 2) แผนงานการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)

แผนงานการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) มีแผนงานโครงการรวมทั้ง 6 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) จำนวน 1 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 2 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) จำนวน 3 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้

ทั้งนี้ การดำเนินโครงการพัฒนาทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน (ขนาดทาง 1.435 เมตร) หรือโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้น จะเป็นรูปแบบที่มีการร่วมลงทุนระหว่างทางรถไฟแห่งประเทศไทยกับภาคเอกชนซึ่งจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

ตารางที่ 2.2-60 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)</b>					
1	ขวงนครราชสีมา-หนองคาย	ทางคู	355	252,348	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ รอผลการพิจารณารายงาน EIA และเตรียมขออนุมัติโครงการฯ ต่อไป
รวม			355	252,348	

ตารางที่ 2.2 60 สรุปแผนงานการพัฒนาโรงไฟฟ้าความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) (ต่อ)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)</b>					
2	ช่วงกรุงเทพมหานคร-พิษณุโลก	ทางคู่	380	276,606	อยู่ระหว่างขออนุมัติศึกษาความเหมาะสมโครงการ
3	ช่วงกรุงเทพมหานคร-หัวหิน	ทางคู่	211	102,090	มีแผนของบประมาณปี 2568 เพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิม/พิจารณา EIA
รวม			591	378,696	
<b>แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585)</b>					
4	ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	ทางคู่	288	N/A	อยู่ระหว่างขออนุมัติศึกษาความเหมาะสมโครงการ
5	ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	ทางคู่	424	N/A	มีแผนของบประมาณปี 2568 เพื่อศึกษาความเหมาะสม
6	สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	ทางคู่	335	N/A	รฟท. มีแผนของบประมาณปี 2569 เพื่อจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการ
รวม			1,047	N/A	

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการพัฒนาตามแผนที่  
 ที่มี : กรมขนส่งทางราง

### 3) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 23 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) จำนวน 5 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 2 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585) จำนวน 12 โครงการ นอกจากนี้ยังมีแผนงานที่จะดำเนินการภายหลังปี พ.ศ. 2585 อีก 4 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้ดังแสดงใน

#### ตารางที่ 2.2-61

ตารางที่ 2.2-61 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)</b>					
1	ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ทanjung	ทางคู่	158	28,857	อยู่ระหว่างเตรียมขออนุมัติโครงการ/พิจารณา EIA
2	ช่วงชุมพร-ระนอง (MR8-Landbridge)	ทางคู่	91	48,112	อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA
3	ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี	ทางคู่	68	21,840	อยู่ระหว่างจัดทำแผนและจัดลำดับความสำคัญ
4	ช่วงทanjung-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	ทางคู่	18	14,712	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 2.2 61 สรุปแผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) (ต่อ)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570)</b>					
5	ขวงที่ปิด-กระปี	ทางคู	68	17,201	วางแผนของประมาณเพื่อศึกษาความเหมาะสมในลำดับถัดไป
รวม			403	130,722	
<b>แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)</b>					
6	ขวงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก (MR9)	ทางคู	78	19,240	ศึกษา FS+DD แล้วเสร็จ/พิจารณา EIA
7	ขวงอุบลราชธานี-ดานของเม็ก (MR5)	ทางคู	87	15,009	รฟท. มีแผนจะเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
8	ขวงกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล ด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	ทางคู	90	88,734	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
9	ขวงกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล ด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	ทางคู	42	48,438	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
รวม			188	50,461	
<b>แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576-2585)</b>					
10	ขวงมาตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด (MR7)	ทางคู	197	N/A	อยู่ระหว่าง เสนอของประมาณปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA
11	ขวงกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล ด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	ทางคู	90	N/A	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
12	ขวงนครสวรรค์-สุพรรณบุรี-นครปฐม (MR1)	ทางคู	183	N/A	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
13	ขวงอุดรธานี-หนองบัวลำภู	ทางคู	53	N/A	เสนอโดยที่ปรึกษา R-MAP
14	ขวงจัตุรัส-ชัยภูมิ-หนองบัวลำภู	ทางคู	230	N/A	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้วเสร็จ
15	ขวงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน (MR6)	ทางคู	36	N/A	รฟท. จะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสม
16	ขวงอุดรธานี-สกลนคร-นครพนม	ทางเดี่ยว	247	N/A	ศึกษาแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นแล้วเสร็จ
17	ขวงมุกดาหาร-อำนาจเจริญ-อุบลราชธานี	ทางเดี่ยว	173	N/A	ศึกษาแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นแล้วเสร็จ
18	ขวงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี	ทางคู	76	N/A	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
19	ขวงหนองบัวลำภู-เลย	ทางคู	103	N/A	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นแล้วเสร็จ
รวม			1,358	N/A	

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการพัฒนาตามแผน  
 ที่มา: กรมขนส่งทางราง

#### 4) เส้นทางรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพ (แผนหลังปี พ.ศ.2585)

นอกจากเส้นทางระบบรางในแผนระยะ 20 ปี (2566-2585) แล้วนั้น ยังมีการพิจารณากำหนด  
 โครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพเพิ่มเติมในอนาคต โดยให้อยู่ในระยะแผนหลัง ปี พ.ศ. 2585  
 จำนวน 7 โครงการ รายละเอียดแผนงานโครงการสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-62

ตารางที่ 2.2-62 สรุปโครงการรถไฟสายใหม่ที่มีศักยภาพ (แผนภายหลังปี พ.ศ. 2585)

ลำดับที่	แผนงานโครงการ	ประเภททาง รถไฟ	ระยะทางรวม (กม.)	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)
1	ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ (MR5)	ทางคู่	304	N/A
2	ช่วงศรีราชา-ปราจีนบุรี-โนนสูง (MR2)	ทางคู่	299	N/A
3	ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ (MR4)	ทางคู่	256	N/A
4	ช่วงหนองคาย-บึงกาฬ-นครพนม	ทางคู่	316	N/A
5	ช่วงปากพลี-เขื่อนขุนด่านปราการชล-นครนายก	ทางคู่	32	N/A
6	ช่วงศิลาอาสน์-ภูคู้		135	N/A
7	ช่วงตาก-สวรรคโลก		108	N/A
รวม			1,450	N/A

หมายเหตุ : N/A : เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ต้องนำมาทบทวนความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้ง เมื่อใกล้ถึงกำหนดการพัฒนาตามแผน  
 ที่มา : กรมขนส่งทางราง

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟ ระยะทางรวมทั้งหมด 4,044 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่  
 47 จังหวัด โดยแบ่งออกเป็นทางเดี่ยว ระยะทาง 3,310 กิโลเมตร ทางคู่ ระยะทาง 627 กิโลเมตร และทางสาม  
 ระยะทาง 107 กิโลเมตร โดยมีโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมด 8 โครงการ แบ่งออกเป็น โครงการ  
 รถไฟทางคู่ 4 โครงการ ระยะทาง 613 กิโลเมตร โครงการทางรถไฟสายใหม่ (ทางคู่) 2 โครงการ ระยะทาง  
 677 กิโลเมตร และโครงการรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 473 กิโลเมตร เมื่อก่อสร้าง  
 แล้วเสร็จ จะมีทางรถไฟระยะทางรวมทั้งหมด 4,721 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 2,697 กิโลเมตร ทางคู่  
 1,917 กิโลเมตร ทางสาม 107 กิโลเมตร และทางรถไฟความเร็วสูง 473 กิโลเมตร

เมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพิ่มเติมตามแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในอนาคต ซึ่งเป็นการ  
 ปรับปรุงขยายทางรถไฟจากทางเดี่ยวให้เป็นทางคู่ การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง การก่อสร้างทางรถไฟสาย  
 ใหม่เพิ่มเติม และการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จะสามารถเพิ่มศักยภาพ  
 การขนส่งโดยรถไฟ ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง เพิ่มความเชื่อมโยงในการเข้าถึงพื้นที่  
 และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเมื่อการพัฒนา  
 โครงข่ายทางรถไฟในระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566-2570) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้น  
 เป็น 5,138 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 1,732 กิโลเมตร ทางคู่ 3,299 กิโลเมตร และทางสาม  
 107 กิโลเมตร และมีทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 828 กิโลเมตร และการพัฒนา

โครงข่ายทางรถไฟต่อในระยะเวลา (พ.ศ. 2571-2575) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 5,455 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 1,437 กิโลเมตร ทางคู่ 3,911 กิโลเมตร และทางสาม 107 กิโลเมตร และมีทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 1,419 กิโลเมตร และการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟต่อในระยะเวลา (พ.ศ. 2576-2585) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 6,835 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิม 47 จังหวัดเป็น 66 จังหวัด แบ่งออกเป็นทางเดี่ยว 1,356 กิโลเมตร ทางคู่ 5,373 กิโลเมตร และทางสาม 107 กิโลเมตร และมีทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ระยะทาง 2,466 กิโลเมตร ระยะทางของโครงข่ายทางรถไฟตามการพัฒนาในแต่ละระยะ แสดงดังตารางที่ 2.2-63 ถึง ตารางที่ 2.2-64

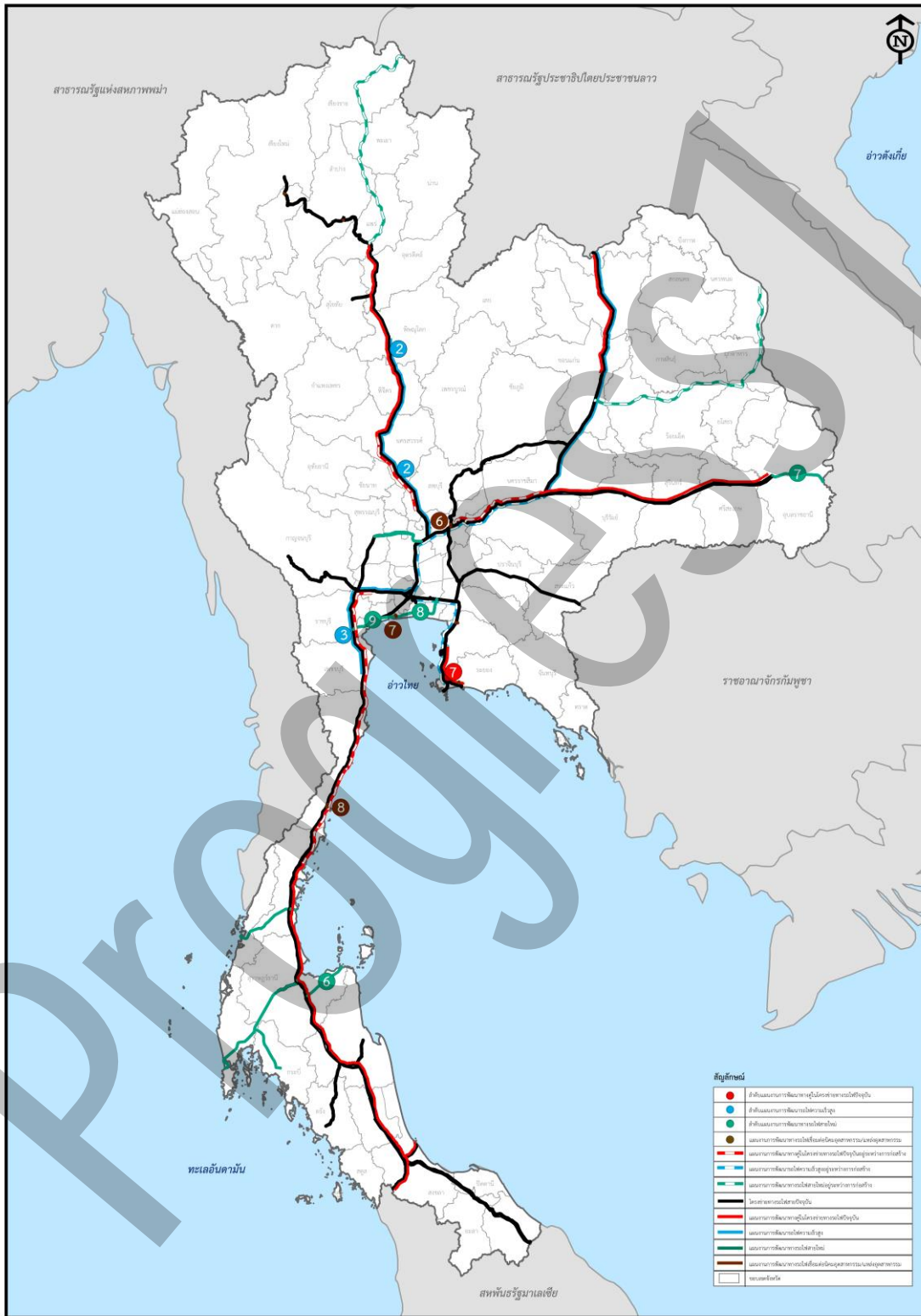
ตารางที่ 2.2-63 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) ในอนาคต

แผนงานโครงการ		ทางเดี่ยว	ทางคู่	ทางสาม	ระยะทางรวม
โครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน	ระยะทาง (กม.)	3,310	627	107	4,044
	ร้อยละ	81.85	15.50	2.65	100.00
โครงข่ายทางรถไฟปัจจุบันรวมโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	ระยะทาง (กม.)	2,697	1,917	107	4,721
	ร้อยละ	57.13	40.61	2.27	100.00
ระยะเร่งด่วน	ระยะทาง (กม.)	1,732	3,299	107	5,138
	ร้อยละ	33.71	64.20	2.08	100.00
ระยะเร่งด่วน+ระยะกลาง	ระยะทาง (กม.)	1,437	3,911	107	5,455
	ร้อยละ	26.34	71.70	1.96	100.00
ระยะเร่งด่วน + ระยะกลาง + ระยะยาว	ระยะทาง (กม.)	1,356	5,373	107	6,835
	ร้อยละ	19.84	78.60	1.57	100.00

ตารางที่ 2.2-64 ระยะทางโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) ในอนาคต

แผนงานโครงการ	ระยะทาง (กม.)
โครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	473
ระยะเร่งด่วน	828
ระยะเร่งด่วน+ระยะกลาง	1,419
ระยะเร่งด่วน + ระยะกลาง + ระยะยาว	2,466





ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) (อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์)

รูปที่ 2.2-16 โครงข่ายรถไฟในอนาคตระยะเร่งด่วน ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)





### 2.2.7.9 แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำและทางอากาศ

#### 1) ด้านการขนส่งทางน้ำ :

แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือและท่าเทียบเรือ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำนํ้า และโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับนํ้าในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 2.2-18

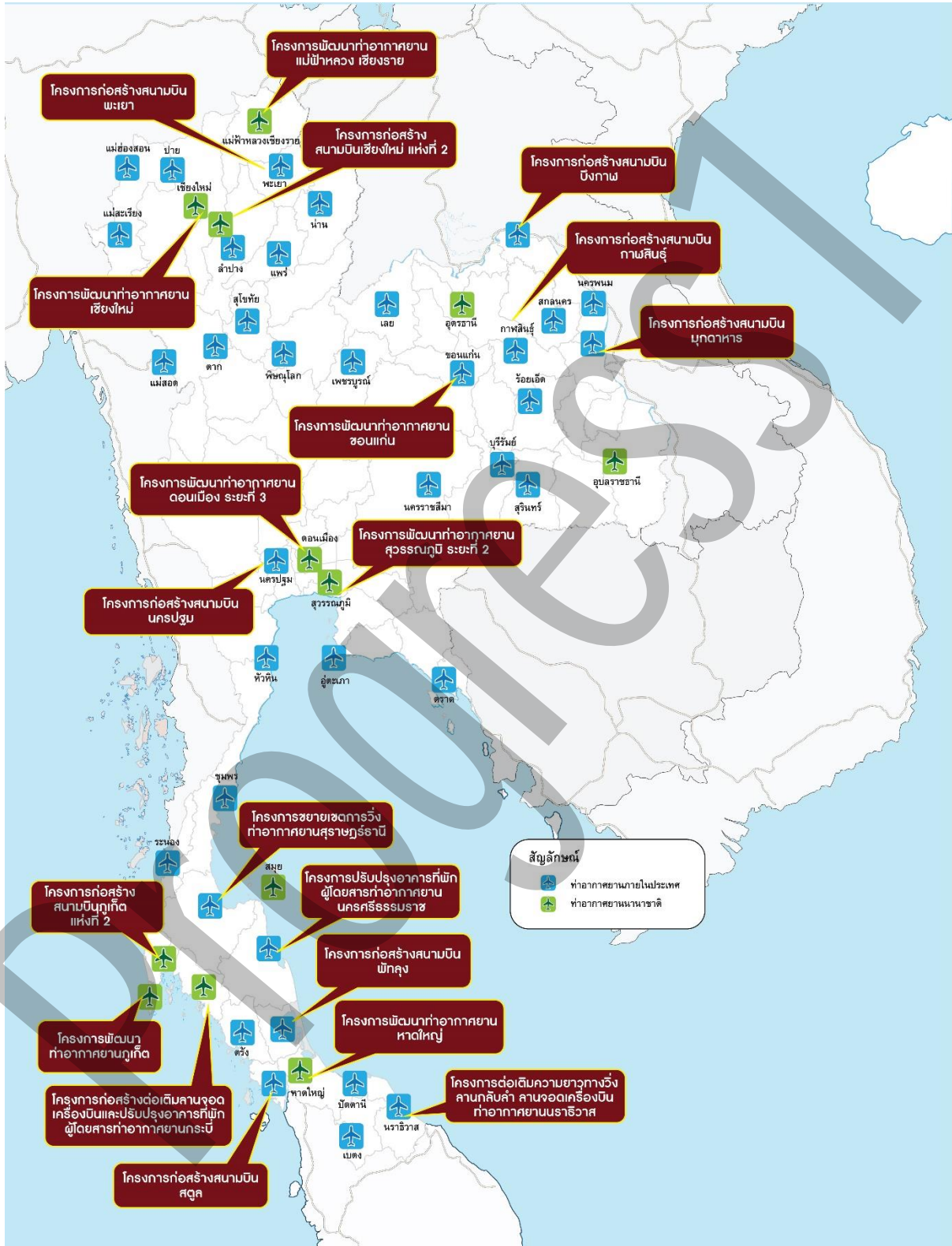
#### 2) ด้านการขนส่งทางอากาศ :

แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางอากาศที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-19



ที่มา : ที่ปรึกษา , 2566

รูปที่ 2.2-18 โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ



ที่มา : ที่ปรึกษา , 2566

รูปที่ 2.2-19 โครงการขนส่งทางอากาศ

### 2.2.7.10 งานศึกษาด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ในการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจะศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อโครงการในขั้นตอนการศึกษาระยะต่าง ๆ ของโครงการ เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการได้ลุล่วงตามวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งรวมถึงการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

#### (1) กฎหมายเกี่ยวกับการได้มาซึ่งที่ดิน และการใช้ประโยชน์ในที่ดิน

- ก. พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
- ข. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- ค. พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507
- ง. พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484
- จ. พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504
- ฉ. พระราชบัญญัติป่าชุมชน พ.ศ. 2562
- ช. พระราชบัญญัติปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พ.ศ. 2518
- ซ. พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2562
- ณ. พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 เป็นต้น

#### (2) กฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ

- ก. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535
- ข. พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558
- ค. พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562
- ง. พระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 เป็นต้น

#### (3) กฎหมายเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- ก. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เป็นต้น

โดยในการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษากฎหมายตามข้อเท็จจริง ปัญหา และประเด็นที่พบในระยะต่าง ๆ ของการดำเนินโครงการ ซึ่งที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดของกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ในรายงานขั้นต่อไป

## 2.3 งานศึกษา ทบทวนผลการศึกษา และหรือผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ

การดำเนินงานในส่วนนี้ คือการทบทวนผลการศึกษาและผลการดำเนินการเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับบริบทของโครงการได้อย่างเหมาะสม โดยกรณีศึกษาที่มีแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ที่ทำการศึกษาทบทวนและนำเสนอในหัวข้อนี้ เป็นข้อมูลเบื้องต้นเพื่อให้เห็นแนวทางการดำเนินงานที่จะนำเสนอเพิ่มเติมอย่างสมบูรณ์ต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 2.3.1 เส้นทางในประเทศ

#### 2.3.1.1 ถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก “เฉลิมบูรพาชลทิต”

##### 1) ภาพรวมของโครงการ

ถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ระยอง จันทบุรี ตราด หรือถนน “เฉลิมบูรพาชลทิต” เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเล และถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากลอย่างยั่งยืน (Scenic Route) และช่วยลดปริมาณรถบนถนนสุขุมวิท ประกอบไปด้วยทางหลวงชนบทหลายช่วงประกอปกกันเป็นถนนเฉลิมบูรพาชลทิต อยู่ภายใต้การดูแลของหมวดบำรุงทางหลวงชนบทเฉลิมบูรพาชลทิต สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี) โดยอดีตที่ผ่านมา มีการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในกลุ่มจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ไว้เป็นช่วง ๆ โดยหลายหน่วยงาน แต่ยังมีปัญหาด้านความต่อเนื่องและความสะดวกปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมทำให้พื้นที่เลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกที่มีความสวยงามและมีศักยภาพพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ไม่ได้รับการพัฒนาที่เหมาะสม ด้วยเหตุนี้ จึงมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 ให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกดังกล่าว โดยมุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นถนนสำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากลอย่างยั่งยืนส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลแห่งใหม่ แบ่งเบาปริมาณการจราจรในถนนสายหลัก และใช้เป็นถนนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทดแทนถนนสายหลัก กรมทางหลวงชนบท จึงออกแบบและก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ให้มีความต่อเนื่อง สะดวก ปลอดภัย สวยงาม และมีองค์ประกอบอื่นที่เหมาะสมกับถนนเพื่อการท่องเที่ยว เช่น ตกแต่งภูมิทัศน์ข้างทางให้สวยงาม มีเส้นทางจักรยาน จุดพักรถ จุดชมวิว สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชนในแต่ละท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมเข้ามาดูแลนำเสนอผลผลิตและวัฒนธรรมของท้องถิ่นในจุดที่กำหนดให้

##### 2) แนวเส้นทาง

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิตครอบคลุมตั้งแต่จังหวัดระยอง ไปจนถึงจังหวัดจันทบุรี และมีแผนที่จะขยายครอบคลุมตั้งแต่จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ไปจนถึงจังหวัดตราด ประกอบด้วยแนวเส้นทางแบ่งออกตามระยะการก่อสร้าง เป็น 3 ระยะ ได้แก่

## 2.1 ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 (ช่วงจังหวัดระยอง-จันทบุรี) ประกอบด้วย ทางหลวงชนบท รย. 4036 รย. 5071 จบ. 5050 และ จบ. 5051 มีจุดเริ่มต้นบริเวณแยกวงเวียนสุนทรภู่ จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3161 เลาะไปตามแนวชายทะเลระยอง จากนั้นขึ้นสะพานประแสร์สิน ข้ามปากน้ำประแส ผ่านหาดคึกวิมาน จุดชมวิวเนินนางพญา ขึ้นสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (สะพานแหลมสิงห์) ข้ามปากแม่น้ำจันทบุรี ผ่านคุชชีโก้ แล้วเลาะไปตามแนวชายทะเลแหลมสิงห์ แล้วสิ้นสุดที่สามแยกเฉลิมบูรพา ชลทิต จุดตัดทางหลวงแผ่นดิน 3149 รวมระยะทาง 109.3 กิโลเมตร ถนนเฉลิมบูรพาชลทิตนอกจากจะเป็นถนนที่เหมาะสมกับการขับรถเล่นชมวิวแล้วยังเหมาะที่จะมาปั่นจักรยานชมวิว โดยมีช่องทางจักรยานโดยเฉพาะบริเวณไหล่ทาง แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ดังแสดงในรูปที่ 2.3-1



รูปที่ 2.3-1 แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

### 2.1.1 ลักษณะทางกายภาพและองค์ประกอบถนน

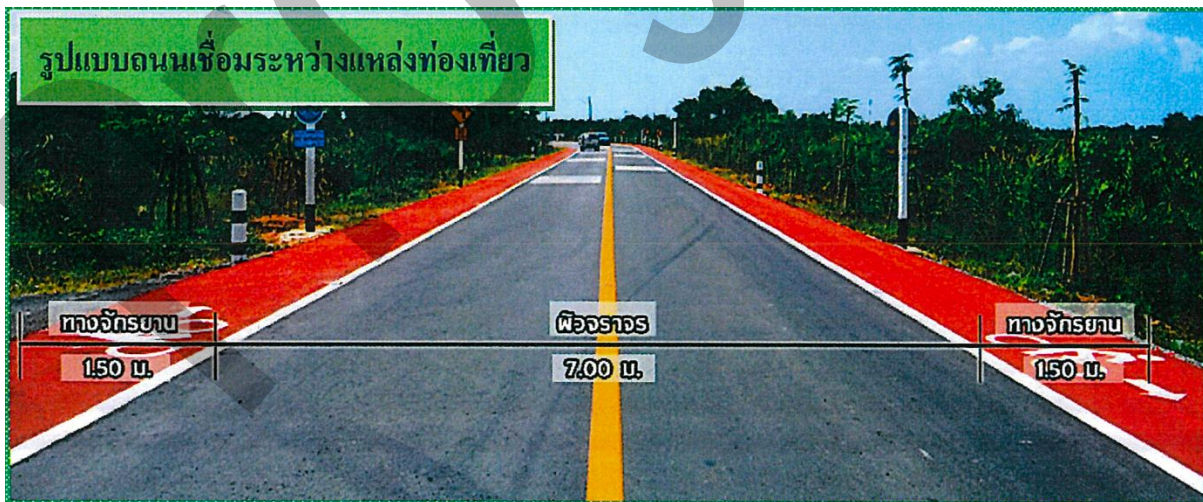
ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 (ช่วงจังหวัดระยอง-จันทบุรี) ช่วงที่สร้างแล้วเสร็จ เป็นถนนผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 6.00 – 12.00 เมตร มีการก่อสร้างทางเท้าขนาด 2.50 เมตร (ภายในชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว) ก่อสร้างทางจักรยานผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีตสีแดง กว้าง 1.50 – 3.50 เมตร (ทั้งถนนภายในชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว และถนนเชื่อมระหว่างแหล่งท่องเที่ยว) ก่อสร้างระบบระบายน้ำ สะพาน ท่อลอดเหลี่ยม และท่อระบายน้ำข้างทางพร้อมบ่อพัก มีการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนน

โคมไฟประดับตามแนวทางเดินเท้าและทางจักรยาน ปรับแต่งภูมิทัศน์ด้วยงาน  
ประติมากรรมทองเหลือง ไม้ยืนต้นและไม้ดอกไม้ประดับ นอกจากนี้ ยังจัดให้มี  
จุดอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับถนนเพื่อการท่องเที่ยว เช่น จุดพักรถ  
จุดชมวิว จุดแสดงศิลปวัฒนธรรมและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นด้วย ดังแสดง  
ตัวอย่างรูปแบบถนนในรูปแบบที่ 2.3-2 และรูปที่ 2.3-3 สำหรับถนนในเขตชุมชนและ  
แหล่งท่องเที่ยว และถนนเชื่อมระหว่างแหล่งท่องเที่ยว ตามลำดับ



ที่มา: เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ระยอง จันทบุรี ตราดกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 2.3-2 รูปแบบถนนในเขตชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1



ที่มา: เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ระยอง จันทบุรี ตราดกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 2.3-3 รูปแบบถนนเชื่อมระหว่างแหล่งท่องเที่ยว ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

### 2.1.2 รูปแบบทางจักรยานในโครงการ



ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 มีการก่อสร้างทางจักรยานโดยใช้แอสฟัลติกคอนกรีตสีแดงเพื่อเตือนผู้ขับขี่รถในช่องจราจรหลักให้ ระวังผู้ขี่จักรยานในช่องทางจักรยาน เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขี่จักรยาน โดยทางจักรยานมีขนาดตั้งแต่ 1.50 – 3.50 เมตร ขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งหมุดสะท้อนแสงกันระหว่างช่องจราจรและทางจักรยาน พร้อมติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วและป้ายกำหนดทางเฉพาะสำหรับจักรยาน

### 2.1.3 จุดพักรถ

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ประกอบด้วยจุดพักรถ 3 จุด ได้แก่ จุดพักรถพักรถ จุดพักรถปากน้ำแฉมหนู และจุดพักรถสนาไมไซ จุดพักรถแต่ละแห่งก่อสร้างตามขนาดพื้นที่ที่จัดหาได้ และทุกแห่งประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็น ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว (Information Center) พร้อมร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น ลานจอดรถที่คนاجر และเส้นทางเดิน รวมถึงห้องน้ำ – ห้องสุขา ตัวอย่างจุดพักรถพักรถ และจุดพักรถปากน้ำแฉมหนู ดังแสดงในรูปที่ 2.3-4 ถึง รูปที่ 2.3-5



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-4 จุดพักรถพักรถ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

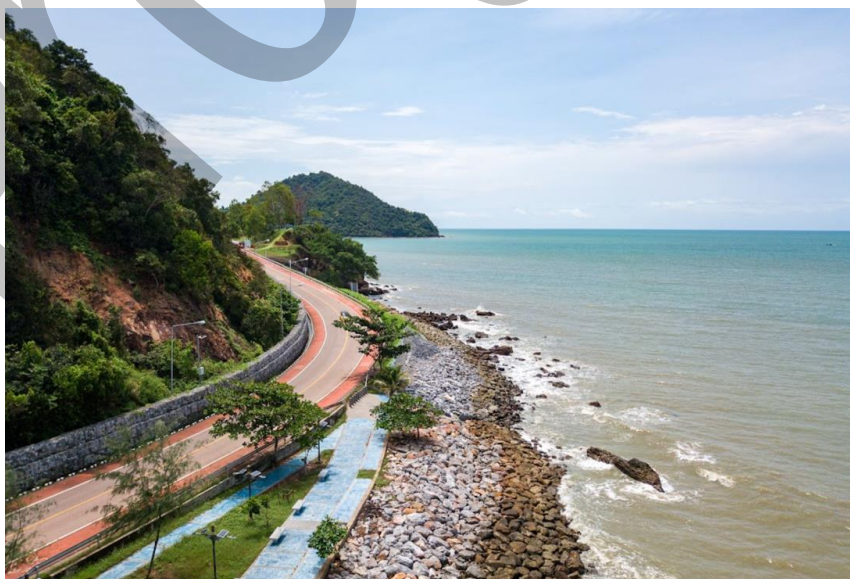


ที่มา: <http://earth.google.com>

### รูปที่ 2.3-5 จุดพักปากน้ำแฉมหนู ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

#### 2.1.4 จุดชมวิว

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ประกอบด้วยจุดชมวิว 8 จุด ได้แก่ จุดชมวิว แหลมสน หลวงพ่อพระยืน เนินนางพญา พระสังกัจจายน์ หาดคั้งวิมาน (หาด เก็บตะวัน) คั้งกระเบน ปากน้ำแฉมหนู และแหลมสิงห์ จุดชมวิส่วนใหญ่เป็น แหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่ถูกพัฒนาควบคู่ไปกับการก่อสร้างทาง ตัวอย่างจุดชม วิวที่น่าสนใจ บนถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ดังแสดงในรูปที่ 2.3-6 ถึง รูปที่ 2.3-10



ที่มา: Jesse s (2023), <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-6 จุดชมวิวนินนางพญา ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1



ที่มา: Nutthachai Kongmanee (2022), <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-7 จุดชมวิวแหลมสน (เนินค้อ) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-8 จุดชมวิวหาดคู้งวิมาน (หาดเก็บตะวัน) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1



ที่มา: nuttavut sukhon, <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-9 อ่าวคู้กระเบน ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1



ที่มา: tui threeratana (2023), <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-10 แหลมสิงห์ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1

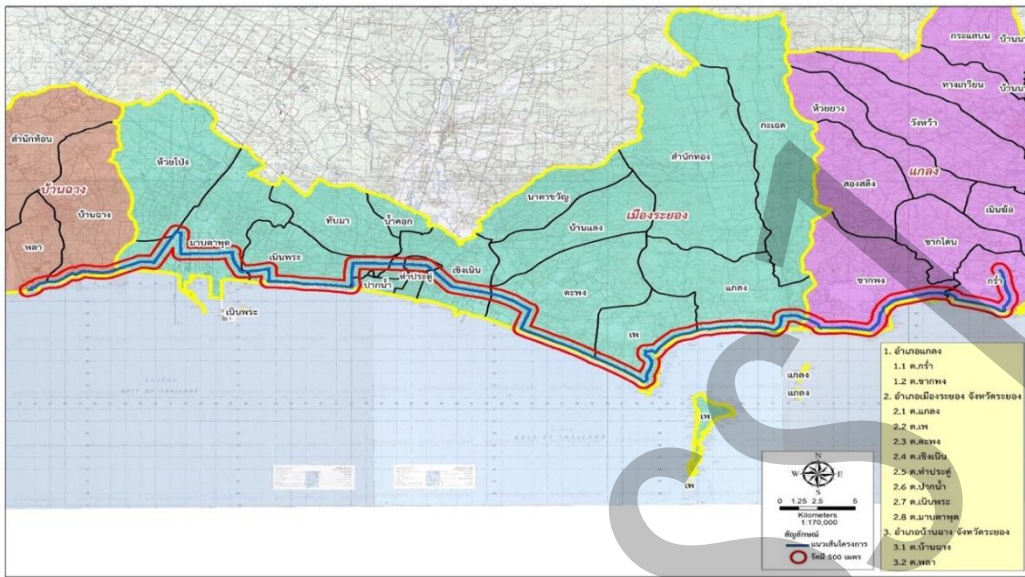
## 2.2 ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2 (ช่วงจังหวัดชลบุรี – ระยอง) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ฝั่งจังหวัดระยอง เชื่อมการเดินทาง

ระหว่างจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด เข้าด้วยกัน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ตั้งแต่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ชลบุรี ระยอง และจันทบุรี เพื่อการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นหนึ่งแผนงานย่อยภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบโดยมหาวิทยาลัยบูรพาเพื่อจัดทำแผนแม่บท พร้อมทั้งสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนบูรพาชลทิต ระยะที่ 2 จะเป็นการแก้ไขปัญหา เตรียมความพร้อมในอนาคตและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกและพื้นที่ จังหวัดระยอง โดยเฉพาะการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สอดรับกับการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

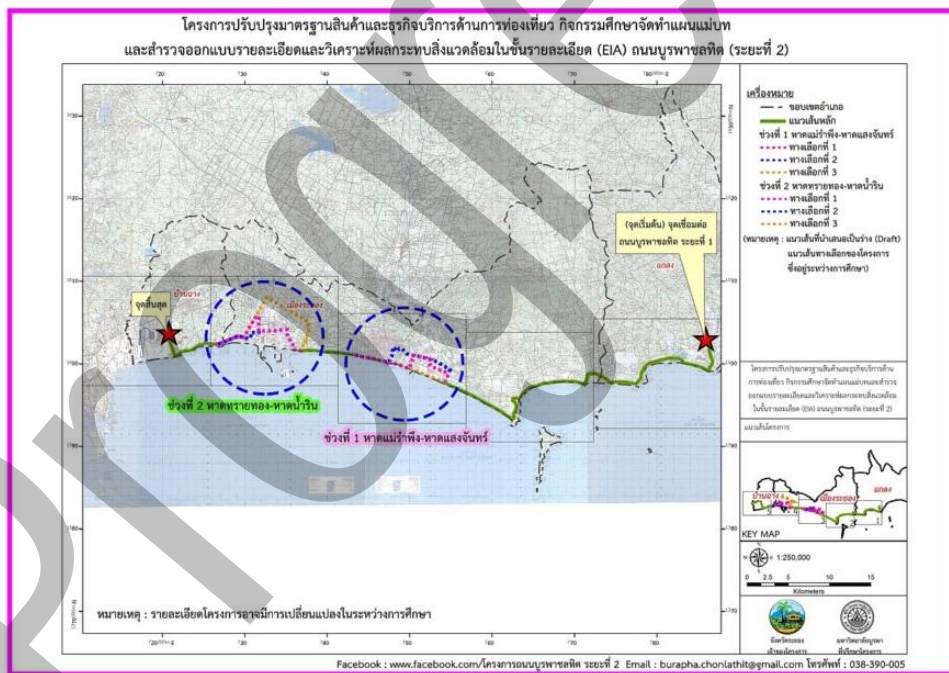
#### รายละเอียดโครงการ

เส้นทางถนนบูรพาชลทิตระยะที่ 2 จะเป็นเส้นทางเลียบชายทะเล ภาคตะวันออก ระยะทางกว่า 95 กิโลเมตร ซึ่งจะเชื่อมโยงจุดยุทธศาสตร์ของ EEC 2 โครงการ ได้แก่ เมืองการบินท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา และท่าเรือมาบตาพุด แนวเส้นทางจะเลาะตามแนวชายฝั่งโดยเน้นแนวถนนเดิมที่มีอยู่ เพื่อเป็นการพัฒนาถนนเลียบชายทะเลเดิม และใช้เชื่อมโยงและส่งเสริมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ ตามแผนจะมีจุดเริ่มต้นจาก บริเวณลานอนุสาวรีย์สุนทรภู่ ซึ่งจะเป็นจุดเชื่อมต่อกับถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ผ่านปากน้ำระยอง ไปสิ้นสุดที่บ้านฉาง (ใกล้ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา) โดยผ่านจุดท่องเที่ยวสำคัญตามแนวเส้นทาง ประกอบด้วย อนุสาวรีย์สุนทรภู่ - แหลมแม่พิมพ์ - สวนสน - บ้านเพ - กันอ่าว - หาดแม่รำพึง - แหลมรุ้งเรือง - หาดแหลมเจริญ - หาดแสงจันทร์ - หาดสุชาติ - หาดทรายทอง - หาดพูน - หาดปลา ดังแสดงในรูปที่ 2.3-11 และรูปที่ 2.3-12



ที่มา: โครงการถนนบูรพาชลิต ระยะเวลาที่ 2 (22 กันยายน 2565). [สืบค้นเมื่อ 4 พ.ย. 2566]

รูปที่ 2.3-11 แนวเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลิต ระยะเวลาที่ 2

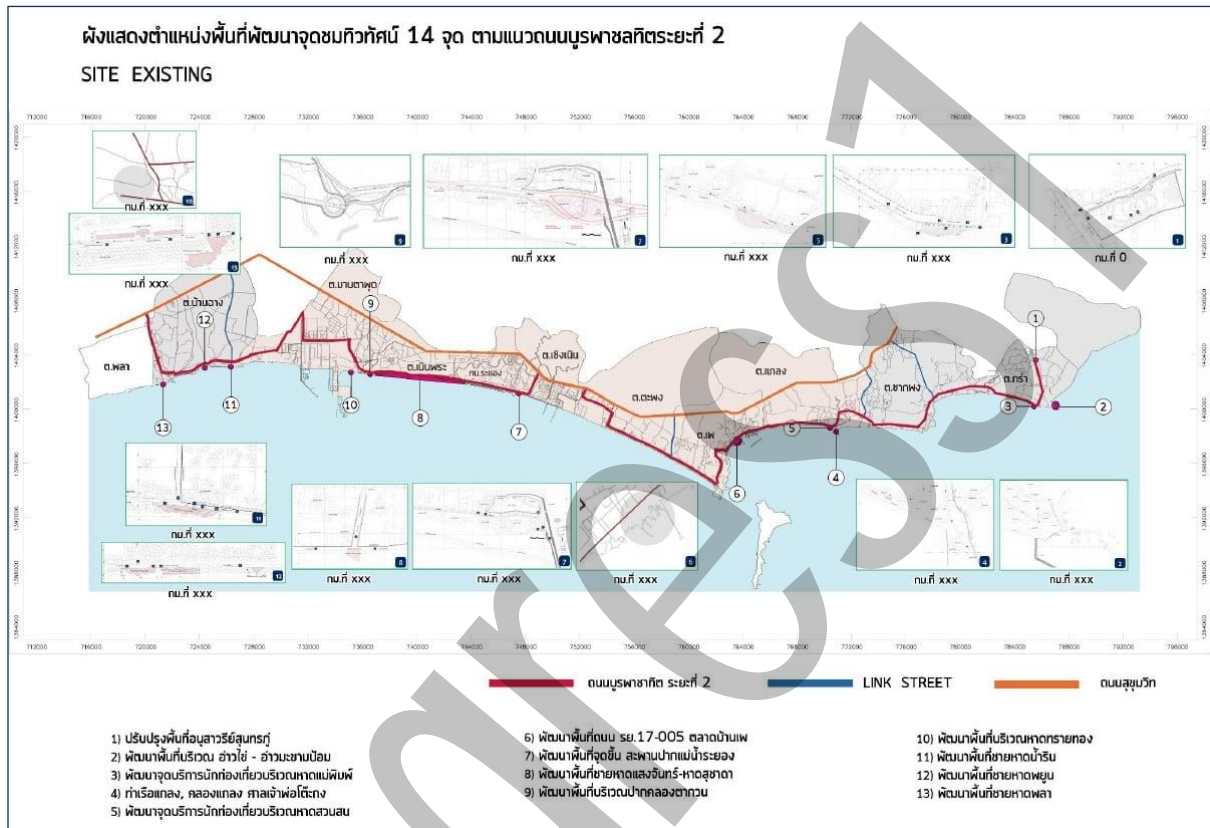


ที่มา: โครงการถนนบูรพาชลิต ระยะเวลาที่ 2 (22 กันยายน 2565). [สืบค้นเมื่อ 4 พ.ย. 2566]

รูปที่ 2.3-12 แนวเส้นทางที่เสนอเป็นทางเลือกโครงการศึกษาถนนเฉลิมบูรพาชลิต ระยะเวลาที่ 2

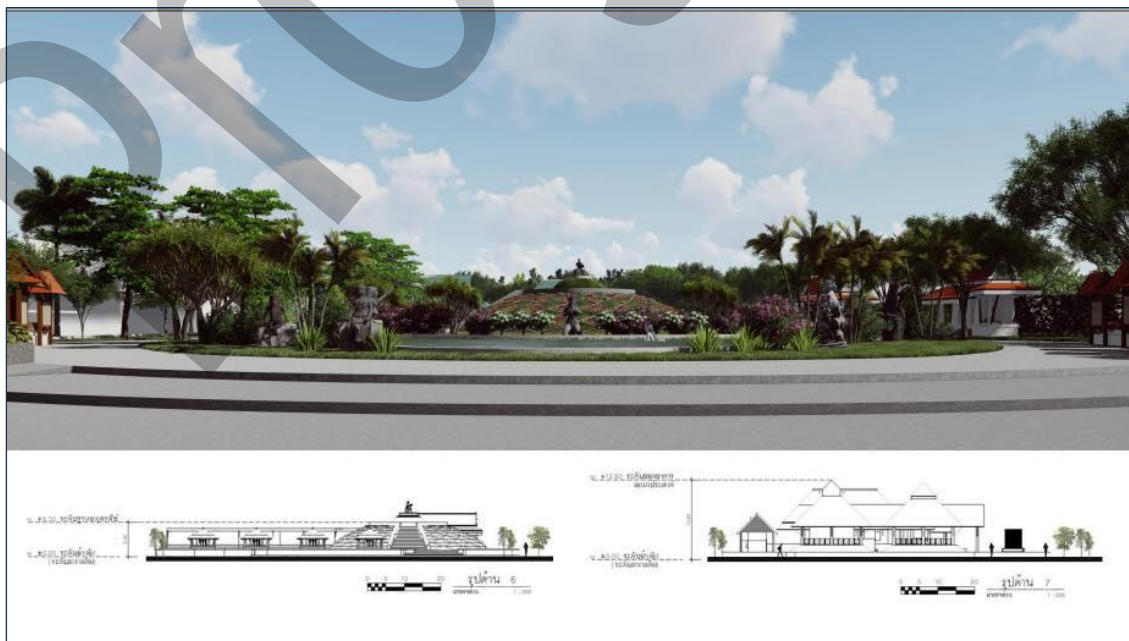
ซึ่งการพัฒนาเส้นทางสายนี้ตั้งเป้าจะเป็นการยกระดับสถานที่ท่องเที่ยวเดิม ให้มีศักยภาพส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องมากขึ้น เช่น การปรับปรุงถนนคนเดินตลาดบ้านเพ ปรับปรุงอนุสาวรีย์สุนทรภู่ จัดการเส้นทางใหม่ให้เชื่อมโยงถึงกัน และเชื่อมต่อในพื้นที่ปากน้ำด้วยสะพานบริเวณปากน้ำระยอง โดยฝั่งตำแหน่งพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นจุดชมทิวทัศน์ ในรูปที่ 2.3-13 และตัวอย่างการออกแบบเบื้องต้นทางสถาปัตยกรรมและ

ภูมิสถาปัตยกรรม ในการพัฒนาจุดชมทิวทัศน์ตามแนวเส้นทางถนนบูรพาชลทิต ระยะที่ 2 ดังแสดงใน  
 รูปที่ 2.3-14 ถึง รูปที่ 2.3-18



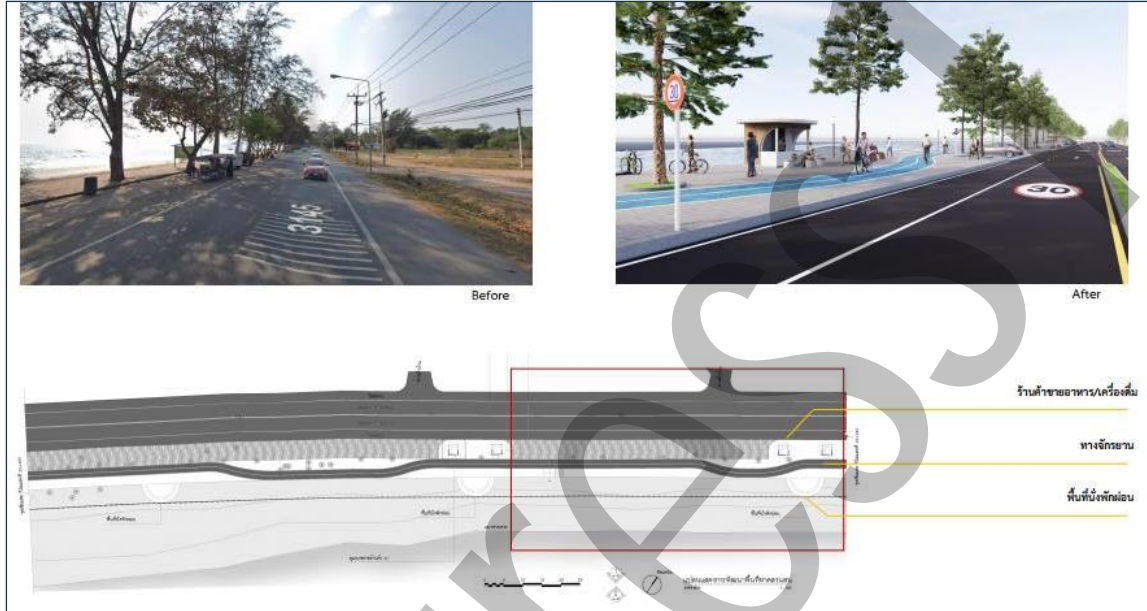
ที่มา: โครงการถนนบูรพาชลทิต ระยะที่ 2. [สืบค้นเมื่อ 4 พ.ย. 2566]

รูปที่ 2.3-13 ตำแหน่งพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นจุดชมทิวทัศน์ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2



ที่มา: โครงการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว: กิจกรรมศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนบูรพาชลทิศ (ระยะที่ 2), มหาวิทยาลัยบูรพา

รูปที่ 2.3-14 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์สุนทรภู่ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ ระยะที่ 2



ที่มา: โครงการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว: กิจกรรมศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนบูรพาชลทิศ (ระยะที่ 2), มหาวิทยาลัยบูรพา

รูปที่ 2.3-15 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหาดสวนสน ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ ระยะที่ 2



ที่มา: โครงการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว: กิจกรรมศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนบูรพาชลทิศ (ระยะที่ 2), มหาวิทยาลัยบูรพา

รูปที่ 2.3-16 การปรับปรุงถนนคนเดินตลาดบ้านเพ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ ระยะที่ 2





ที่มา: โครงการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว: กิจกรรมศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2), มหาวิทยาลัยบูรพา

### รูปที่ 2.3-17 การปรับปรุงบริเวณปากแม่น้ำระยอง ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2



ที่มา: โครงการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว: กิจกรรมศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2), มหาวิทยาลัยบูรพา

### รูปที่ 2.3-18 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหาดทรายทอง ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 2

## 2.3 ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3

โครงการถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3 (ช่วงจังหวัดจันทบุรี-ตราด) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดตราด ต่อเนื่องจากจังหวัดจันทบุรีทางเส้นทางบ้านบางชัน ซึ่งมีแนวการก่อสร้างผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลน ปากน้ำเวฬุ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการศึกษา เนื่องจากพื้นที่แนวก่อสร้างประกอบไปด้วยแนวของป่าชายเลน จึงจำเป็นต้องศึกษาในเรื่องของผลกระทบของสิ่งแวดล้อมและแนวทางการก่อสร้าง

#### ข้อสังเกตจากกรณีศึกษา

- 1) แนวเส้นทางถนนบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ที่ดำเนินการวางแผนเส้นทาง และก่อสร้างโดยกรมทางหลวงชนบท ส่วนใหญ่ใช้แนวเส้นทางถนนเดิมที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวงชนบท ร่วมกับถนนท้องถิ่นบางส่วน จึงทำให้ง่ายต่อการก่อสร้างและยกระดับเส้นทางเป็นถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล เนื่องจากไม่มีปัญหาด้านชุมชนและผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 2) แนวเส้นทางไม่ได้ถูกจำกัดว่าต้องเลียบชายฝั่งทะเล หรือต้องผ่านพื้นที่ชายฝั่งทั้งหมด แต่ใช้ถนนเดิมของกรมทางหลวงชนบทและถนนท้องถิ่น ที่มีอยู่แล้ว จึงลดข้อจำกัดในการกำหนดแนวเส้นทางที่ต้องผ่านพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บนพื้นที่เลียบชายทะเล
- 3) ไม่มีการก่อสร้างสะพาน อุโมงค์ หรือโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ หรือโครงสร้างที่กระทบต่อพื้นที่ชายฝั่ง รวมถึงพื้นที่อนุรักษ์ การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการ ส่วนใหญ่เป็นจุดพักรถ และจุดชมวิว ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ข้างเคียงแนวเส้นทางหรืออยู่ในเขตทางเป็นส่วนใหญ่ จึงลดปัญหาข้อขัดแย้งกับชุมชนและผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างมาก

จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้การก่อสร้างและพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 1 ถูกกำหนดให้ดำเนินการก่อนเป็นลำดับแรกสุด ทั้งที่เป็นแนวเส้นทางที่อยู่ช่วงกลางของโครงการในภาพรวม เนื่องจากปัญหาน้อย โอกาสประสบผลสำเร็จสูง อีกทั้งยังเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงด้านการดึงดูดการท่องเที่ยว ดังได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น

#### 2.4 แผนการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายถนนท่องเที่ยวเลียบชายทะเลในอนาคต

เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้โครงข่ายเส้นทางมีความสมบูรณ์โดยเร็ว และให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายเส้นทางได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ หน่วยงานรัฐในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง จึงกำหนดแผนดำเนินการ ทั้งแผนการปรับปรุงถนนและ

องค์ประกอบถนน และแผนการก่อสร้างและพัฒนาโครงข่ายถนน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก อย่างต่อเนื่อง ดังแสดงในตารางที่ 2.3-1 และ ตารางที่ 2.3-2

Progress 1

ตารางที่ 2.3-1 สรุปงบประมาณและแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล

รายละเอียด	จำนวนโครงการ	ระยะเวลาดำเนินงาน			จำนวนงบประมาณ (บาท)
		ระยะที่ 1 (พ.ศ.2566-2570)	ระยะที่ 2 (พ.ศ.2571-2575)	ระยะที่ 3 (พ.ศ.2576-2580)	
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาระบบการเดินทางถนนเพื่อการท่องเที่ยว</b>	<b>43</b>	<b>3,470,790,000.00</b>	<b>369,997,000.00</b>	<b>50,000,000.00</b>	<b>3,890,787,000.00</b>
กลยุทธ์ที่ 1.1 : ปรับปรุงถนนสายเดิมให้มีความสวยงามปลอดภัย และมีความน่าใช้	33	2,559,250,000.00	234,997,000.00	0.00	2,794,247,000.00
กลยุทธ์ที่ 1.2 : พัฒนถนนสายใหม่ให้มีความสวยงามปลอดภัย และมีความน่าใช้	7	911,540,000.00	110,000,000.00	50,000,000.00	1,071,540,000.00
กลยุทธ์ที่ 1.3 จัดระเบียบระบบการเดินทาง และจุดจอดรถตามแนวเส้นทาง	3	0.00	25,000,000.00	0.00	25,000,000.00
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาลสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่สร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อรองรับการท่องเที่ยวภาคตะวันออก</b>	<b>30</b>	<b>446,000,000.00</b>	<b>295,000,000.00</b>	<b>145,000,000.00</b>	<b>886,000,000.00</b>
กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาลสิ่งอำนวยความสะดวกประจำพื้นที่ (Landmark) ภูมิทัศน์และทัศนียภาพตามแนวเส้นทาง	19	446,000,000.00	100,000,000.00	0.00	546,000,000.00
กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาลสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยว (เช่น จุดพักรถ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์จำหน่ายสินค้า ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่เล่นกิจกรรมทางชายหาด)	4	0.00	30,000,000.00	55,000,000.00	85,000,000.00
กลยุทธ์ที่ 2.3 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรองและการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนหลักเพื่อรองรับการพัฒนาทางการท่องเที่ยว	7	0.00	165,000,000.00	90,000,000.00	255,000,000.00
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับการจัดการการตลาด</b>	<b>8</b>	<b>10,000,000.00</b>	<b>47,055,500.00</b>	<b>38,000,000.00</b>	<b>95,055,500.00</b>
กลยุทธ์ที่ 3.1 ยกระดับการจัดการตลาดและการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในท้องถิ่นและส่วนภูมิภาค	3	10,000,000.00	35,000,000.00	37,000,000.00	82,000,000.00
กลยุทธ์ที่ 3.2 ยกระดับการตลาดร่วมกับหุ้นส่วนพันธมิตรต่างประเทศ	5	0.00	12,055,500.00	1,000,000.00	13,055,500.00
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนากลไกการบริหารจัดการด้วยความยั่งยืน</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,400,000.00</b>	<b>1,400,000.00</b>
กลยุทธ์ที่ 4.1 จัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนในระดับท้องถิ่นและในระดับภูมิภาค	1	-	-	1,400,000.00	1,400,000.00
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>82</b>	<b>3,926,790,000.00</b>	<b>712,052,500.00</b>	<b>234,400,000.00</b>	<b>4,873,242,500.00</b>

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการร่วมในการช่วยเหลือประชาชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (สถานที่กลาง) อำเภอแกลง จังหวัดระยอง, (<http://www.klaenglocal.go.th/index.php>)

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1		ระยะที่ 2					ระยะที่ 3					งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน		
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77				78	79
1	1	1.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 1.1	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 1.1 กม. 91+500 ถึง กม.93+250 ระยะทาง 1,750 เมตร	2		←	→												65,400,000.-	เทศบาลเมืองบ้านฉาง (ทม.บ้านฉาง)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	2.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 1.2	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 1.2 กม. 88+800 ถึง กม.91+500 ระยะทาง 2,700 เมตร	1		←	→												102,300,000.-	เทศบาลตำบลพลา (ทต.พลา)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	3.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 2	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 2 กม. 87+825 ถึง กม.88+800 ระยะทาง 975 เมตร	1		←	→												44,500,000.-	เทศบาลตำบลพลา (ทต.พลา)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	4.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 3	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 3 กม. 85+100 ถึง 87+825 ระยะทาง 2,725 เมตร	2		←	→												70,800,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง (อบจ.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	5.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 4.1	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 4.1 กม. 79+500 ถึง 85+100 ระยะทาง 5,600 เมตร	2		←	→												135,200,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง (อบจ.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	6.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 4.2	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 4.2 กม. 70+925 ถึง 79+500 ระยะทาง 8,575 เมตร	1		←	→												68,100,000.-	เทศบาลเมืองมาบตาพุด (ทม.มาบตาพุด) , นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (กนอ.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	7.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 5	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 5 กม. 67+700 ถึง กม.70+925 ระยะทาง 3,225 เมตร	2		←	→												101,000,000.-	เทศบาลเมืองมาบตาพุด (ทม.มาบตาพุด)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	8.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 6	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 6 กม. 66+000 ถึง กม.67+200 ระยะทาง 1,200 เมตร	1		←	→												25,500,000.-	เทศบาลเมืองมาบตาพุด (ทม.มาบตาพุด)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	9.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 7.1	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 7.1 กม. 62+700 ถึง 66+000 ระยะทาง 3,300 เมตร	2		←	→												92,400,000.-	เทศบาลตำบลเนินพระ (ทต.เนินพระ)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	10.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 7.2	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 7.2 กม. 57+500 ถึง 66+000 ระยะทาง 8,500 เมตร	2		←	→												156,600,000.-	เทศบาลนครระยอง (ทม.ระยอง)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	11.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 8	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 8 กม. 55+600 ถึง 56+350 ระยะทาง 750 เมตร	1		←	→												22,250,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	1	12.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 9	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 9 กม. 53+950 ถึง 55+300 ระยะทาง 1,350 เมตร	1		←	→												48,100,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1				ระยะที่ 2				ระยะที่ 3				งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77				78
1	1	13.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 10	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 10 กม. 53+650 ถึง กม.53+900 ระยะทาง 250 เมตร	1		↔												9,000,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	1	14.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 11	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 11 กม. 46+575 ถึง กม.49+800 ระยะทาง 3,225 เมตร	2		↔	↔											80,400,000.-	องค์การบริหารส่วนตำบลตะพง (อบต.ตะพง)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	15.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 12.1	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 12.1 กม. 40+000 ถึง กม.46+575 ระยะทาง 6,575 เมตร	1		↔												170,000,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	1	16.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 12.2	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 12.2 กม. 36+250 ถึง กม.40+000 ระยะทาง 3,750 เมตร	1		↔												52,100,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ (ทต.บ้านเพ)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	17.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 13	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 13 กม. 31+600 ถึง กม.36+250 ระยะทาง 4,650 เมตร	2		↔	↔											146,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ (ทต.บ้านเพ)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	18.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 14	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 14 กม. 29+400 ถึง กม.31+600 ระยะทาง 2,200 เมตร	1		↔												79,700,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ (ทต.บ้านเพ)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	19.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 15	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 15 กม. 27+800 ถึง กม.29+400 ระยะทาง 1,600 เมตร	1		↔												54,400,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ (ทต.บ้านเพ)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	20.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 16	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 16 กม. 20+000 ถึง กม.27+800 ระยะทาง 7,800 เมตร	2		↔	↔											256,000,000.-	กรมทางหลวง (ทล.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	21.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 17	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 17 กม. 04+175 ถึง กม.20+000 ระยะทาง 15,825 เมตร	2		↔	↔											558,600,000.-	กรมทางหลวง (ทล.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	22.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 18.1	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 18.1 กม. 03+500 ถึง กม.04+175 ระยะทาง 675 เมตร	1		↔												61,200,000.-	กรมทางหลวง (ทล.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	23.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 18.2	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 18.2 กม. 02+750 ถึง กม.03+500 ระยะทาง 750 เมตร	1		↔												44,700,000.-	กรมทางหลวง (ทล.)	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	24.โครงการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 2) : ตอนที่ 19	ก่อสร้างถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ตอนที่ 19 กม. 00+000 ถึง กม.02+750 ระยะทาง 2,750 เมตร	2		↔	↔											115,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	1	25.โครงการพัฒนาถนน ทล.3126 แยก ทล.3 - ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ก่อสร้างถนน ทล.3126 แยก ทล.3 - ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	2						↔								100,000,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	
1	1	26.โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำในถนนสายจำรุง-หินขาว และถนนสายเลียบหาดแม่รำพึง (ช่วงลานหินขาว-คลองสาบ) (ชุมชนบ่อหลวง)	ก่อสร้างระบบระบายน้ำในถนนสายจำรุง-หินขาว และถนนสายเลียบหาดแม่รำพึง (ช่วงลานหินขาว-คลองสาบ) (ชุมชนบ่อหลวง)	2						↔								100,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1		ระยะที่ 2					ระยะที่ 3					งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77				78
1	1	27.โครงการปรับปรุงถนนสายหน้าอำเภอ พร้อมระบบระบายน้ำ	ปรับปรุงถนนสายหน้าอำเภอ พร้อมระบบระบายน้ำ	1							↔							20,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	แขวงทางหลวงชนบท
1	1	28.โครงการท่อระบายน้ำริมถนนสายสุนทรภู่-แหลมแม่พิมพ์ บริเวณพื้นที่ หมู่ที่ 1 ตำบลวังหาว มีความคาบเกี่ยวกับ เทศบาลตำบลเมืองแกลง อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	เพื่อระบายน้ำได้อย่างสะดวก และป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง ด้วยการวางท่อ ค.ส.ช. ขนาด 0.80*1.00 เมตร ยาว 1,000 เมตร พร้อมบ่อพัก	1						↔								3,000,000.-	องค์การบริหารส่วนตำบลวังหาว*	-
1	1	29.โครงการปรับปรุงถนนมาตาพุด-หาดทรายทอง	เพื่อก่อสร้างปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพดีได้มาตรฐาน	1						↔								8,757,000.-	เทศบาลเมืองมาตาพุด*	-
1	1	30.โครงการปรับปรุงถนนแยกสุชาดาเชื่อมเนินพระ ซอย 1	เพื่อก่อสร้างปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพดีได้มาตรฐานและแก้ไขปัญหาน้ำท่วม	1						↔								3,240,000.-	เทศบาลเมืองมาตาพุด*	-
1	1	31.โครงการปรับปรุงฝั่งจราจรพร้อมระบบสาธารณูปโภค ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3145	เพื่อก่อสร้างปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพดีได้มาตรฐาน	1												↔		40,000,000.-	กรมทางหลวง (ทล.)	-
1	1	32.โครงการปรับปรุงฝั่งจราจรพร้อมระบบสาธารณูปโภค ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3192	เพื่อก่อสร้างปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพดีได้มาตรฐาน	1												↔		30,000,000.-	กรมทางหลวง (ทล.)	-
1	1	33.โครงการปรับปรุงฝั่งจราจรพร้อมระบบสาธารณูปโภค ทางหลวงชนบทหมายเลข รย.1041	เพื่อก่อสร้างปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพดีได้มาตรฐาน	1												↔		20,000,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	2	1.โครงการก่อสร้างสะพาน : จุดที่ 1 สะพานข้ามคลองใหญ่	ก่อสร้างสะพานข้ามคลองใหญ่ให้มีความสะดวกปลอดภัย รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง	2						↔								50,000,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	2	2.โครงการก่อสร้างสะพาน : จุดที่ 2 สะพานข้ามแม่น้ำระยอง (เชื่อมต่อถนนนครระยอง 94-ถนนไม่ปรากฏชื่อ)ให้มีความสะดวกปลอดภัย รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำระยอง (เชื่อมต่อถนนนครระยอง 94-ถนนไม่ปรากฏชื่อ)ให้มีความสะดวกปลอดภัย รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง	3						↔								55,480,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	2	3.โครงการก่อสร้างสะพาน : จุดที่ 3 สะพานปากแม่น้ำระยอง	ก่อสร้างสะพานปากแม่น้ำระยองให้มีความสะดวกปลอดภัย รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง	3						↔								516,000,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-
1	2	4.โครงการก่อสร้างสะพาน : จุดที่ 4 สะพานตากวน	ก่อสร้างสะพานตากวนให้มีความสะดวก ปลอดภัย รองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดระนอง	3						↔								290,060,000.-	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	-

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1				ระยะที่ 2				ระยะที่ 3				งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน		
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77				78	79
1	2	5.โครงการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการถนนเลียบเมืองสาย ง. อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ระยะทาง 14 กม.	สำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการถนนเลียบเมืองสาย ง. อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ระยะทาง 14 กม.	1							←	→							10,000,000.-	แขวงทางหลวงชนบท (ทช.)*	-
1	2	6.โครงการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กถนนข้ามคลองน้ำเหมีน ถนนบ้านดาง-คลองน้ำเหมีน หมู่ 2 และ 4 ตำบลบ้านดาง อำเภอบ้านดาง จังหวัดระนอง	ก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กถนนข้ามคลองน้ำเหมีน ถนนบ้านดาง-คลองน้ำเหมีน หมู่ 2 และ 4 ตำบลบ้านดาง อำเภอบ้านดาง จังหวัดระนอง	2						←	→								100,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านดาง*	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
1	2	7.โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ส. สายหาดแม่รำพึง-บ้านเพ หมู่ที่ 5 ตำบลตะพง มีความคืบหน้าเกี่ยวกับหมู่ที่ 5 ตำบลเพ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง	ก่อสร้างถนน ค.ส.ส. สายหาดแม่รำพึง-บ้านเพ หมู่ที่ 5 ตำบลตะพง มีความคืบหน้าเกี่ยวกับหมู่ที่ 5 ตำบลเพ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง	2												←	→		50,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง*	-
1	3	1.โครงการพัฒนาจุดจอดรถช่วงหาดน้ำริน-หาดพลา	ก่อสร้างและพัฒนาจุดจอดรถบริเวณหาดน้ำริน-หาดพลาให้มีความสะดวกและปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว	1						←	→								10,000,000.-	เทศบาลตำบลพลา	แขวงทางหลวงชนบท
1	3	2.โครงการก่อสร้างจุดพักรถบ้านเพ	ก่อสร้างและพัฒนาจุดพักรถบริเวณบ้านเพ เพื่อให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งพักผ่อนในการเดินทาง	1						←	→								10,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ	แขวงทางหลวงชนบท
1	3	3.โครงการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสาธารณะภายในชุมชน หมู่ที่ 1 ตำบลบ้านดาง อำเภอบ้านดาง จังหวัดระนอง	จัดกิจกรรม ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนบริเวณตำบลบ้านดาง เพื่อลดอุบัติเหตุในท้องที่	ทุกปี	←													→	5,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านดาง*	แขวงทางหลวงชนบท



ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1					ระยะที่ 2					ระยะที่ 3					งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80			
2	1	1.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 1 ปรับปรุงอนุสาวรีย์สุนทรภู่	ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอนุสาวรีย์สุนทรภู่	1		←→														50,000,000.-	เทศบาลตำบลสุนทรภู่ (ทต.สุนทรภู่)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	2.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 2 พัฒนาพื้นที่บริเวณอ่าวไข่ และศาลเจ้ามรดกแม่พิมพ์	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณอ่าวไข่ และศาลเจ้ามรดกแม่พิมพ์	1		←→														40,000,000.-	เทศบาลตำบลสุนทรภู่ (ทต.สุนทรภู่)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	3.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 3 พัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวบริเวณหาดแม่พิมพ์	ปรับปรุงภูมิทัศน์จุดบริการนักท่องเที่ยวบริเวณหาดแม่พิมพ์	2		←→														70,000,000.-	เทศบาลตำบลสุนทรภู่ (ทต.สุนทรภู่)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	4.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 4 พัฒนาท่าเรือแกลง คลองแกลง และบริเวณหัวแหลมปากคลอง	ปรับปรุงภูมิทัศน์ท่าเรือแกลง คลองแกลง และบริเวณหัวแหลมปากคลอง	1	←65-66→															56,000,000.-	เทศบาลตำบลแกลงกะเจ็ด (ทต.แกลงกะเจ็ด)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	5.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 5 พัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวหาดสวนสน	ปรับปรุงภูมิทัศน์จุดบริการนักท่องเที่ยวหาดสวนสน	1		←→														30,000,000.-	เทศบาลตำบลแกลงกะเจ็ด (ทต.แกลงกะเจ็ด)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	6.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 6 พัฒนาจุดขึ้นลงสะพานปากแม่น้ำระยอง (แหลมรุ่งเรืองและแหลมเจริญ)	ปรับปรุงภูมิทัศน์จุดขึ้นลงสะพานปากแม่น้ำระยอง (แหลมรุ่งเรืองและแหลมเจริญ)	2		←→														60,000,000.-	เทศบาลนครระยอง (ทน.ระยอง)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	7.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 7 พัฒนาพื้นที่บริเวณหาดแสงจันทร์-สุชาดา (เทศบาลตำบลเนินพระ)	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณหาดแสงจันทร์-สุชาดา (เทศบาลตำบลเนินพระ)	1		←→														30,000,000.-	เทศบาลนครระยอง (ทน.ระยอง)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	8.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 8 พัฒนาพื้นที่ชายหาดแสงจันทร์-หาดสุชาดา (เทศบาลนครระยอง)	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ชายหาดแสงจันทร์-หาดสุชาดา (เทศบาลนครระยอง)	1		←→														40,000,000.-	เทศบาลนครระยอง (ทน.ระยอง)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	9.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 9 พัฒนาพื้นที่บริเวณปากคลองตากวน	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณปากคลองตากวน	2		←→														30,000,000.-	เทศบาลเมืองมาตาพุด (ทม.มาตาพุด)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1			ระยะที่ 2					ระยะที่ 3					งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78				79
2	1	10.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 10 พัฒนาพื้นที่บริเวณหาดทรายทอง	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณหาดทรายทอง	2		←	→												30,000,000.-	เทศบาลเมืองมาบตาพุด (ท.ม.มาบตาพุด)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	11.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 11 พัฒนาพื้นที่บริเวณหาดน้ำริน	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณหาดน้ำริน	1		←	→												30,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านฉาง (ท.บ.บ้านฉาง)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	12.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 12 พัฒนาพื้นที่บริเวณหาดพยุห	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณหาดพยุห	1		←	→												30,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านฉาง (ท.บ.บ้านฉาง)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	13.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ : จุดที่ 13 พัฒนาพื้นที่บริเวณชายหาดพลา	ปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณชายหาดพลา	1		←	→												30,000,000.-	เทศบาลตำบลพลา (ท.พลา)	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	14.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลตำบลบ้านเพ	ปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลตำบลบ้านเพ	1						←	→								20,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	15.โครงการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ชายหาดกะฉ่อนนอก (ชุมชนกันอ่าว)	ก่อสร้างเพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ชายหาดกะฉ่อนนอก (ชุมชนกันอ่าว)	1						←	→								15,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	16.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์หาดแม่รำพึง (ชุมชนกันอ่าว)	ปรับปรุงภูมิทัศน์หาดแม่รำพึง (ชุมชนกันอ่าว)	1						←	→								20,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	17.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโหล่ทางถนนเนินกระปรอก-หาดน้ำริน หมู่ที่ 1 และ 4 ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโหล่ทางถนนเนินกระปรอก-หาดน้ำริน หมู่ที่ 1 และ 4 ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	1						←	→								15,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านฉาง*	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	18.โครงการก่อสร้างขุมประติมากรรมลอดสู่แหล่งท่องเที่ยวหาดพยุห หาดน้ำริน บริเวณหาดพยุห หมู่ที่ 4 ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	ก่อสร้างขุมประติมากรรมลอดสู่แหล่งท่องเที่ยวหาดพยุห หาดน้ำริน บริเวณหาดพยุห หมู่ที่ 4 ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	1						←	→								15,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านฉาง*	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง
2	1	19.โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ชายหาดบริเวณอ่าวประดู่	ปรับปรุงภูมิทัศน์ชายหาดบริเวณอ่าวประดู่	1						←	→								15,000,000.-	เทศบาลเมืองมาบตาพุด*	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1					ระยะที่ 2					ระยะที่ 3					งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80			
2	2	1.โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดเพื่อการท่องเที่ยว	ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดเพื่อการท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลบ้านเพ	1																5,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	สำนักงานจังหวัดระนอง
2	2	2.โครงการปรับปรุงห้องเพื่อเป็นศูนย์บริการข้อมูลการเดินทางและท่องเที่ยว	ปรับปรุงห้องเพื่อเป็นศูนย์บริการข้อมูลการเดินทางและท่องเที่ยว	1																10,000,000.-	เทศบาลนครระนอง*	สำนักงานจังหวัดระนอง
2	2	3.โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อบริการประชาชนอย่างทั่วถึงในอำเภอเมืองระยอง	ศึกษา ออกแบบ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อบริการประชาชนอย่างทั่วถึงในอำเภอเมืองระยอง	1																20,000,000.-	สำนักงานจังหวัดระยอง*	-
2	2	4.โครงการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน	ก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน	1																50,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง*	-
2	3	1.โครงการจัดซื้อรถโดยสารพลังงานไฟฟ้าบริการนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครระยอง	จัดซื้อรถโดยสารพลังงานไฟฟ้าบริการนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครระยอง	1																40,000,000.-	เทศบาลนครระยอง*	สำนักงานจังหวัดระนอง
2	3	2.โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง	พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง	1																40,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง*	-
2	3	3.โครงการศึกษาระบบขนส่งทางรางจากท่าอากาศยานนานาชาติอุตะมา-บ้านเพ จังหวัดระยอง	ศึกษาระบบขนส่งทางรางจากท่าอากาศยานนานาชาติอุตะมา-บ้านเพ จังหวัดระยอง	1																30,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง*	-
2	3	4.โครงการศึกษาออกแบบพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะในพื้นที่ตำบลเพ (ฝั่งเทศบาลตำบลบ้านเพ)	ศึกษาออกแบบพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะในพื้นที่ตำบลเพ (ฝั่งเทศบาลตำบลบ้านเพ)	1																30,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง	-
2	3	5.โครงการศึกษาออกแบบพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะในพื้นที่เกาะเสม็ด (ฝั่งเกาะเสม็ด)	ศึกษาออกแบบพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะในพื้นที่เกาะเสม็ด (ฝั่งเกาะเสม็ด)	1																30,000,000.-	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง	-
2	3	6.โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือบ้านปลา หมู่ที่ 5 ตำบลปลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	ปรับปรุงท่าเรือบ้านปลาให้มีความปลอดภัย มั่นคง แข็งแรง สะดวก และปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวสินค้าเพื่อการขนส่งสินค้าประมงและท่องเที่ยว	2																85,000,000.-	เทศบาลตำบลปลา*	-

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)	ระยะที่ 1				ระยะที่ 2				ระยะที่ 3				งบประมาณ (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	
					66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77				78
3	1	1.โครงการพัฒนาสินค้าท้องถิ่นสู่ระดับสากล	ส่งเสริม จัดกิจกรรม อบรม และพัฒนาสินค้าท้องถิ่นสู่ระดับสากล	1				↔				↔						30,000,000.-	สำนักงานจังหวัดระนอง*	-
3	1	2.โครงการก่อสร้างศูนย์แสดงสินค้า OTOP (ประชามตองถิ่น)	ก่อสร้างศูนย์แสดงสินค้า OTOP (ประชามตองถิ่น) ในพื้นที่เทศบาลตำบลบ้านเพ	1														2,000,000.-	เทศบาลตำบลบ้านเพ*	สำนักงานจังหวัดระนอง
3	1	3.โครงการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดระนอง	ทุกปี														50,000,000.-	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดระนอง	สำนักงานจังหวัดระนอง*
3	2	1.โครงการพัฒนาการตลาดสินค้า OTOP กับตลาดต่างประเทศ	พัฒนาการตลาดสินค้า OTOP กับตลาดต่างประเทศ	1					↔									2,000,000.-	สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดระนอง	สำนักงานจังหวัดระนอง
3	2	2.โครงการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดระนอง กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การจัดงานมหกรรมวันสุนทรภู่ ตำบลกรำ อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	เพื่อส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดระนอง กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การจัดงานมหกรรมวันสุนทรภู่ ตำบลกรำ อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	1					↔									1,620,000.-	เทศบาลตำบลเมืองแกลง*	สำนักงานจังหวัดระนอง
3	2	3.โครงการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดระนอง กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว การจัดงานมหกรรมดนตรีที่ชายหาดระนอง ครั้งที่ 5 ตำบลชากพง อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	เพื่อส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดระนอง กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว การจัดงานมหกรรมดนตรีที่ชายหาดระนอง ครั้งที่ 5 ตำบลชากพง อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	1					↔									3,000,000.-	เทศบาลตำบลสุนทรภู่	สำนักงานจังหวัดระนอง
3	2	4.โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้มาตรฐาน ปรับปรุงลานชมทุ่งไปรงทอง หมู่ที่ 7 ตำบลปากน้ำกระแสด อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	ส่งเสริมพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้มาตรฐาน ปรับปรุงลานชมทุ่งไปรงทอง หมู่ที่ 7 ตำบลปากน้ำกระแสด อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	1					↔									1,435,500.-	เทศบาลตำบลปากน้ำกระแสด*	สำนักงานจังหวัดระนอง
3	2	5.โครงการพัฒนาและปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ลูมน้ำป่าชายเลน ตำบลเนินฆ้อ อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	ส่งเสริมพัฒนาและปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ลูมน้ำป่าชายเลน ตำบลเนินฆ้อ อำเภอแกลง จังหวัดระนอง	1										↔				5,000,000.-	เทศบาลตำบลเนินฆ้อ	สำนักงานจังหวัดระนอง
4	1	1.โครงการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาถนนบูรพาชลิต (ระยะที่ 2)	จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาถนนบูรพาชลิต (ระยะที่ 2) เพื่อควบคุม กำหนดดูแลในระยะยาว	ทุกปี														1,400,000.-	สำนักงานจังหวัดระนอง	-

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการร่วมในการช่วยเหลือประชาชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (สถานที่กลาง) อำเภอแกลง จังหวัดระนอง

### 2.3.1.2 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) กรมทางหลวงชนบท

โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) กรมทางหลวงชนบท เป็นการพัฒนาโครงการถนนท่องเที่ยวที่ดำเนินการงานภายใต้แนวคิด Scenic Route มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงการถนนดังกล่าวให้มีความต่อเนื่องให้เป็นถนนท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากล ส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวกระจายรายได้สู่ชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม ยกกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชน นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง โดยกรมทางหลวงชนบทได้เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 ถึงปัจจุบัน โดยการดำเนินการในภาพรวมแบ่งออกเป็น 5 ระยะ ประกอบด้วย (กรมทางหลวงชนบท, ธันวาคม 2565)

#### 1. โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 1 จ.สมุทรสงคราม-จ.เพชรบุรี-จ.ประจวบคีรีขันธ์-จ.ชุมพร-จ.ระนอง

- จำนวนโครงการทั้งสิ้น 43 สายทาง
- ระยะทางรวม 658.869 กิโลเมตร
- สถานะโครงการ
  - ก่อสร้างแล้วเสร็จ 42 สายทาง ระยะทาง 507.863 กิโลเมตร
  - อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 1 สายทาง ระยะทาง 6.753 กิโลเมตร

#### 2. โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 2 จ.ชุมพร-จ.สุราษฎร์ธานี-จ.นครศรีธรรมราช-จ.สงขลา

- ระยะทางรวม 544.598 กิโลเมตร
- สถานะโครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง แบ่งเป็น
  - ขยายความกว้างผิวจราจร 25 สายทาง
  - ปรับปรุงผิวจราจร 41 สายทาง

#### 3. โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 3 ประกอบด้วย 2 โครงการย่อย ได้แก่

##### 3.1 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) จ.สมุทรปราการ-จ.สมุทรสาคร- จ.สมุทรสงคราม “สามสมุทร”

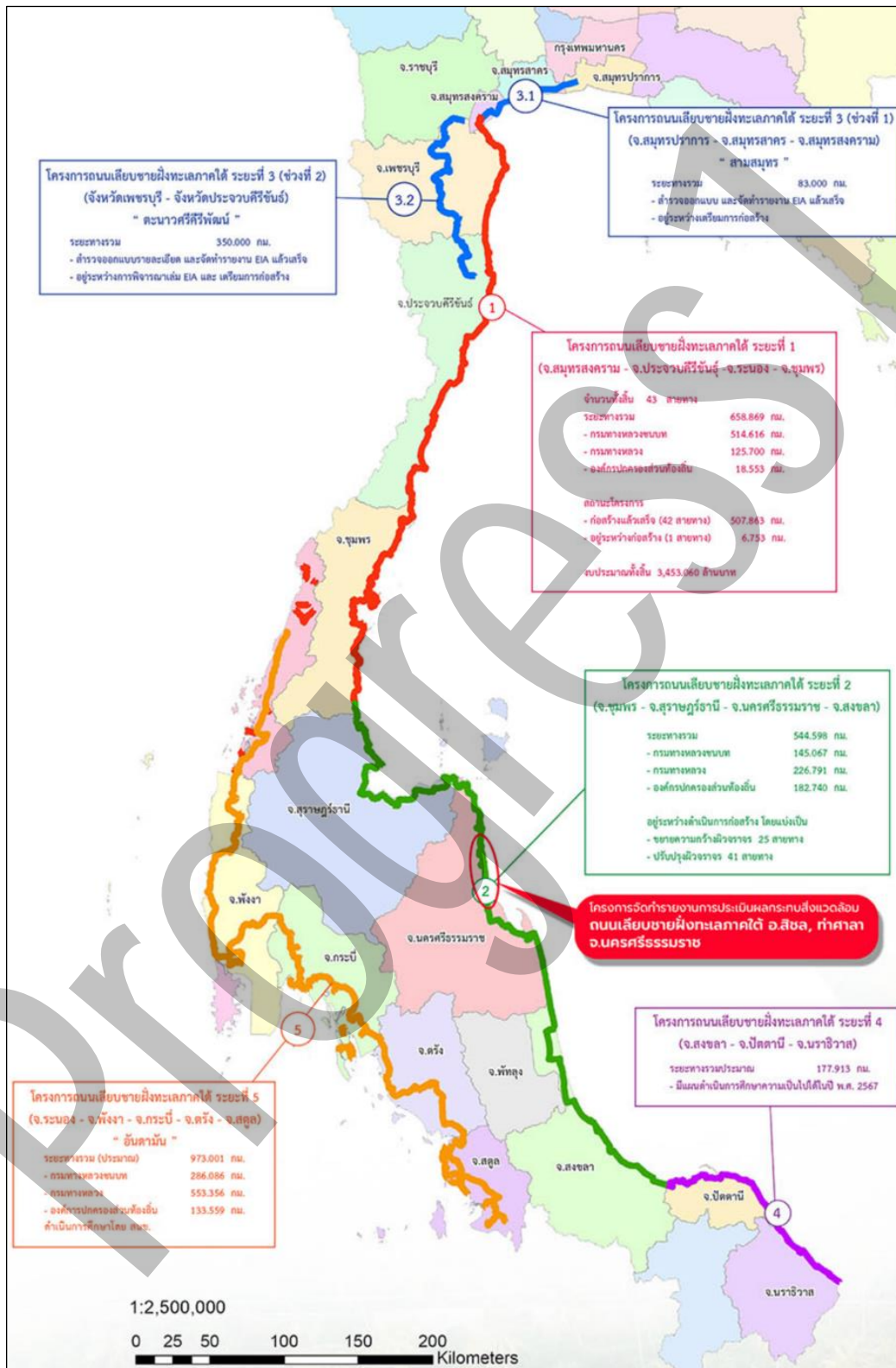
- ระยะทางรวม 83.000 กิโลเมตร
- ทำการสำรวจ ออกแบบ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว
- สถานะโครงการ อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง

##### 3.2 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 2) จ.เพชรบุรี-จ.ประจวบคีรีขันธ์ “ตะนาวศรี”

- ระยะทางรวม 350.000 กิโลเมตร
- ทำการสำรวจ ออกแบบ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว
- สถานะโครงการ อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบ
- สิ่งแวดล้อม (EIA) และเตรียมการก่อสร้าง

4. โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 4 จ.สงขลา-จ.ปัตตานี-จ.นราธิวาส
  - ระยะทางรวม (โดยประมาณ) 177.913 กิโลเมตร
  - สถานะโครงการ มีแผนทำการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ ในปี พ.ศ. 2567
  
5. โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 5 จ.ระนอง-จ.พังงา-จ.ภูเก็ต-จ.กระบี่-จ.ตรัง-จ.สตูล “โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล”
  - ระยะทางรวม ไม่น้อยกว่า 600.000 กิโลเมตร
  - สถานะโครงการ ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ. 2566) อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการโดย สนช.

โดยผังแสดงแนวเส้นทางตามโครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ของกรมทางหลวงชนบท ตามที่นำเสนอข้างต้น ดังแสดงในรูปที่ 2.3-19



ที่มา: โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ อ.สิชล - อ.ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช, กรมทางหลวงชนบท (2566)

รูปที่ 2.3-19 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ของกรมทางหลวงชนบท

จากการทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ของกรมทางหลวงชนบท สรุปได้ดังนี้

- 1) โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ อ.สิชล - อ.ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช, กรมทางหลวงชนบท (2566) เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 2 จ.ชุมพร-จ.สุราษฎร์ธานี-จ.นครศรีธรรมราช-จ.สงขลา เป็นการจัดทำแผนพัฒนาเส้นทางสร้างเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ จากอำเภอสิชลไปยังอำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช เชื่อมต่อถนนทางหลวงหมายเลข 401 ประมาณช่วงกิโลเมตรที่ 242+500 กับ 271+000 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย (The Royal Coast Road) เพื่อสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย รองรับการเดินทางเติบโตของอำเภอสิชลและอำเภอท่าศาลา ตลอดจนเกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ และกระจายรายได้เป็นอย่างดี รูปธรรมไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

#### 1.1 แนวเส้นทางโครงการ

โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ช่วง อ.สิชล - อ.ท่าศาลา เป็นโครงการการก่อสร้างและปรับปรุงถนนเลียบแนวชายหาดฝั่งอ่าวไทย เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (2 ทิศทาง) มีความกว้างเขตทางตั้งแต่ 6 - 15 เมตร ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ แนวสายทางส่วนใหญ่อยู่บนแนวถนนเดิม ระยะทางรวม 31.079 กิโลเมตร

จุดเริ่มต้นของโครงการ เชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข 401 บริเวณ กม. 242+500 (วัดปากด่าน) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนน ทางเข้าบ้านคงควาดี ระยะทางประมาณ 1.25 กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ บริเวณหมู่ 2 ตำบลเสาเภาไปประมาณ 650 เมตร แล้วเลี้ยวซ้ายไปทางทิศตะวันออกมุ่งหน้าไปทางถนนเลียบชายทะเลผ่านคลองเสาเภาประมาณ 2 กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ ขนานแนวชายฝั่งไปประมาณ 800 เมตร ข้ามคลองหิน ต่อเนื่องลงไปทางทิศใต้ ผ่านโรงเรียนบ้านปากควด - มัสยิดไพบรหะ - โรงเรียนบ้านพังปริง - มัสยิดดารุลนาอีม - มัสยิดชูรุกุลสุดา - เทศบาลตำบลกลาย - วัดบางสาร และถนนทางหลวงชนบทหมายเลข นศ. 3007 ระยะทางประมาณ 12.4 กิโลเมตร ข้ามคลองกลาย และวิ่งไปตามแนวถนนในพื้นที่เอกชนประมาณ 1 กิโลเมตร ไปบรรจบกับถนนทางหลวงชนบท หมายเลข นศ. 3008 แล้วเลี้ยวซ้ายไปทางทิศตะวันออก ประมาณ 1.6 กิโลเมตร ผ่านวัดโคกตะเคียน จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้บนถนนทางหลวงชนบทหมายเลข นศ. 027 เลียบแนวชายหาดอีกครั้งเป็นระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ผ่านวัดโสภณดีธาราม - คลองเราะ - มัสยิดดุลาอามีน - บ้านตะเคียนดำ - วัดทางขึ้น - พิพิธภัณฑสถานหาดทรายแก้ว แล้วเลี้ยวซ้ายไปทางทิศใต้อีกครั้ง ทางไปบ้านท่าสูง ผ่านโรงเรียนบ้านท่าสูง และชุมชนมัสยิดอัชริตลมูบา



ร็อก เป็นระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร หลังจากนั้นแนวสายทางจะข้ามคลองท่าสูง (คลองบ่อนนท์) เชื่อมต่อกับถนนซอยหาดสันติสุข ผ่านท่าจอดเรือประมงส่วนหน้าท่าศาลา - โรงเรียนอิตายะวิทยา - บ้านบางใบไม้ - ชุมชนป่าสน และไปสิ้นสุดที่จุดเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข ทล. 401 บริเวณ กม. 271+000

## 1.2 รูปแบบถนนโครงการ

โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ช่วง อ.ลิซล - อ.ท่าศาลา เป็นโครงการการก่อสร้างและปรับปรุงถนนเลียบแนวชายหาด เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (2 ทิศทาง) มีความกว้างเขตทางตั้งแต่ 6 - 15 เมตร แนวสายทางส่วนใหญ่อยู่บนแนวถนนเดิม รายละเอียดรูปแบบของถนนโครงการตามแนวสายทางในช่วงต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.3-3

ตารางที่ 2.3-3 รูปแบบถนนโครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ช่วง อ.ลิซล - อ.ท่าศาลา

กม. เริ่มต้น	กม. สิ้นสุด	ระยะทาง (เมตร)	ความกว้างเขตทาง (เมตร)	การปรับปรุงในอนาคตเมื่อโครงการเกิดขึ้น
0+000	2+490	2,490.00	10.00	ปรับผิวทางและสร้างไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
2+490	2+525	35.00	8.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
2+525	2+900	375.00	8.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
2+900	2+975	75.00	3.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
2+975	3+100	125.00	5.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
3+100	3+150	50.00	5.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
3+150	3+400	250.00	-	สร้างถนนใหม่ลาดยาง ผิว 6 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
3+400	3+550	150.00	-	สะพานข้ามคลองหิน
3+550	3+840	290.00	-	สะพานข้ามคลองหิน
3+840	4+150	310.00	4.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยาง 3 ม. ไหล่ทาง 0.5 ม.
4+150	4+250	100.00	-	สร้างถนนใหม่ลาดยาง ผิว 6 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
4+250	4+450	200.00	-	สร้างถนนใหม่ลาดยาง ผิว 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
4+450	10+075	5,625.00	10.00	ปรับผิวทางและสร้างไหล่ทาง
10+075	12+150	2,075.00	10.00	ปรับผิวทางและสร้างไหล่ทาง
12+150	12+375	225.00	6.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
12+375	12+400	25.00	-	สร้างถนนใหม่ลาดยาง ผิว 6 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
12+400	12+475	75.00	-	สะพานข้ามคลองกลาย
12+475	12+600	125.00	-	สะพานข้ามคลองกลาย
12+600	12+950	350.00	-	สะพานข้ามคลองกลาย
12+950	13+150	200.00	-	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
13+150	13+525	375.00	-	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้ได้ 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง

ตารางที่ 2.3-3 รูปแบบถนนโครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ช่วง อ.ลิซล - อ.ท่าศาลา (ต่อ)

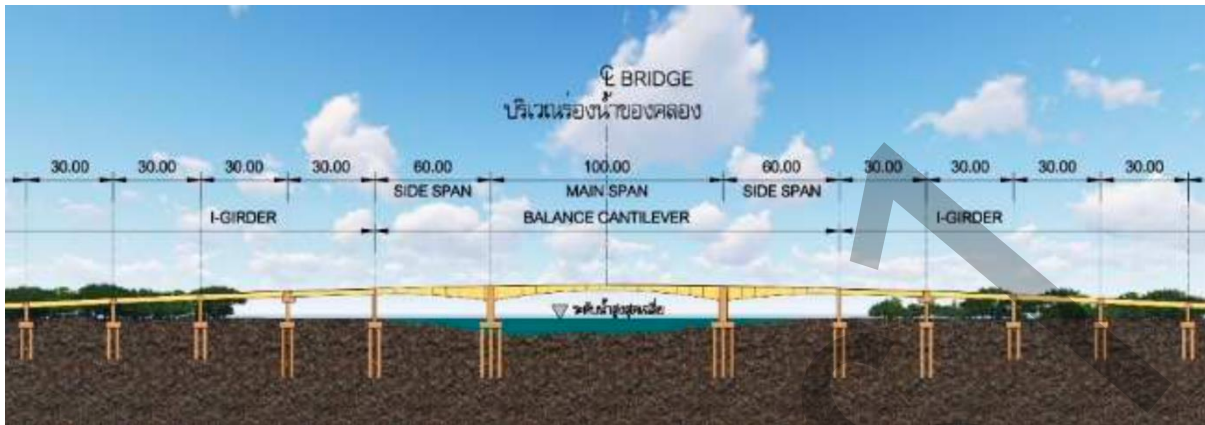
กม. เริ่มต้น	กม. สิ้นสุด	ระยะทาง (เมตร)	ความกว้างเขตทาง (เมตร)	การปรับปรุงในอนาคตเมื่อโครงการเกิดขึ้น
13+525	14+000	475.00	-	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้โต 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
14+000	14+400	400.00	6.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้โต 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง
14+400	15+800	1,400.00	10.00	ปรับผิวทางให้โต 6 ม. และสร้างไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
15+800	17+900	2,100.00	15.00	ปรับผิวทางและสร้างไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
17+900	21+800	3,900.00	15.00	ปรับผิวทางไม่มีไหล่ทาง
21+800	28+775	6,975.00	15.00	ปรับผิวทางและสร้างไหล่ทางข้างละ 1.5 ม.
28+775	29+075	300.00	15.00	สะพานข้ามคลองบอนนัท
29+075	29+275	200.00	-	สะพานข้ามคลองบอนนัท
29+275	29+425	150.00	-	สะพานข้ามคลองบอนนัท
29+425	29+550	125.00	20.00	สร้างถนนสองข้างสะพาน ผิวทางข้างละ 3 ม. ไหล่ทาง 1.5 ม.
29+550	29+650	100.00	10.00	สร้างถนนสองข้างสะพาน ผิวทางข้างละ 3 ม. ไหล่ทาง 1.5 ม.
29+650	31+079	1,429.00	6.00	ปรับผิวทางเป็นลาดยางให้โต 6 ม. ไม่มีไหล่ทาง

### 1.3 รูปแบบสะพานข้ามลำน้ำ

รูปแบบสะพานข้ามลำน้ำขนาดใหญ่ มีเรือสัญจรเพื่อไปสู่อู่ทะเล มีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่

- 1) คลองหิน อยู่ในพื้นที่ปกครองออกเป็น 2 ตำบล ด้านทิศเหนือ เป็นตำบลเสาเภา อำเภอสิชล ทางด้านทิศใต้ เป็นตำบลกลาย อำเภอท่าศาลา
- 2) คลองกลาย อยู่ในพื้นที่ปกครอง 2 ตำบล ด้านทิศเหนือ เป็นตำบลกลาย อำเภอท่าศาลา ด้านทิศใต้เป็นตำบลสระแก้ว อำเภอท่าศาลา
- 3) คลองบอนนัท อยู่ในพื้นที่ตำบลท่าศาลา อำเภอท่าศาลา

จากการศึกษาคัดเลือกรูปแบบสะพานที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และมีความสวยงามด้านสถาปัตยกรรม จึงออกแบบให้ช่องความยาวของสะพานที่คร่อมคลอง มีความยาวมากถึง 100 เมตร (Main Span) รูปแบบโครงสร้างสะพานเป็นแบบ Balance Cantilever ความยาวด้านข้างของสะพานยาวข้างละ 60 เมตร (Side Span) และต่อด้วยโครงสร้างสะพานแบบ I-Girder ความยาวประมาณช่วงละ 30 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.3-20 สะพานดังกล่าว รองรับการเดินทาง 2 ทิศทางละ 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร และราวสะพานกว้างข้างละ 0.50 เมตร



ที่มา: โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ อ.สิชล - อ.ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช, กรมทางหลวงชนบท (2566)

รูปที่ 2.3-20 รูปแบบสะพานข้ามคลองขนาดใหญ่ของโครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ช่วง อ.สิชล - อ.ท่าศาลา

#### 1.4 การปรับปรุงภูมิทัศน์

การปรับปรุงภูมิทัศน์ดำเนินการโดยการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม บริเวณคลองปากด่าน คลองหิน คลองกลาย และคลองบ่อนนท์ เพื่อส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่และก่อให้เกิดประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยมีแนวคิดการออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ ส่งเสริมอัตลักษณ์ของท้องถิ่น สามารถเชื่อมต่อกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวและให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ช่วยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยการดึงดูดธุรกิจ กระตุ้นการท่องเที่ยว และเพิ่มมูลค่าทรัพย์สิน

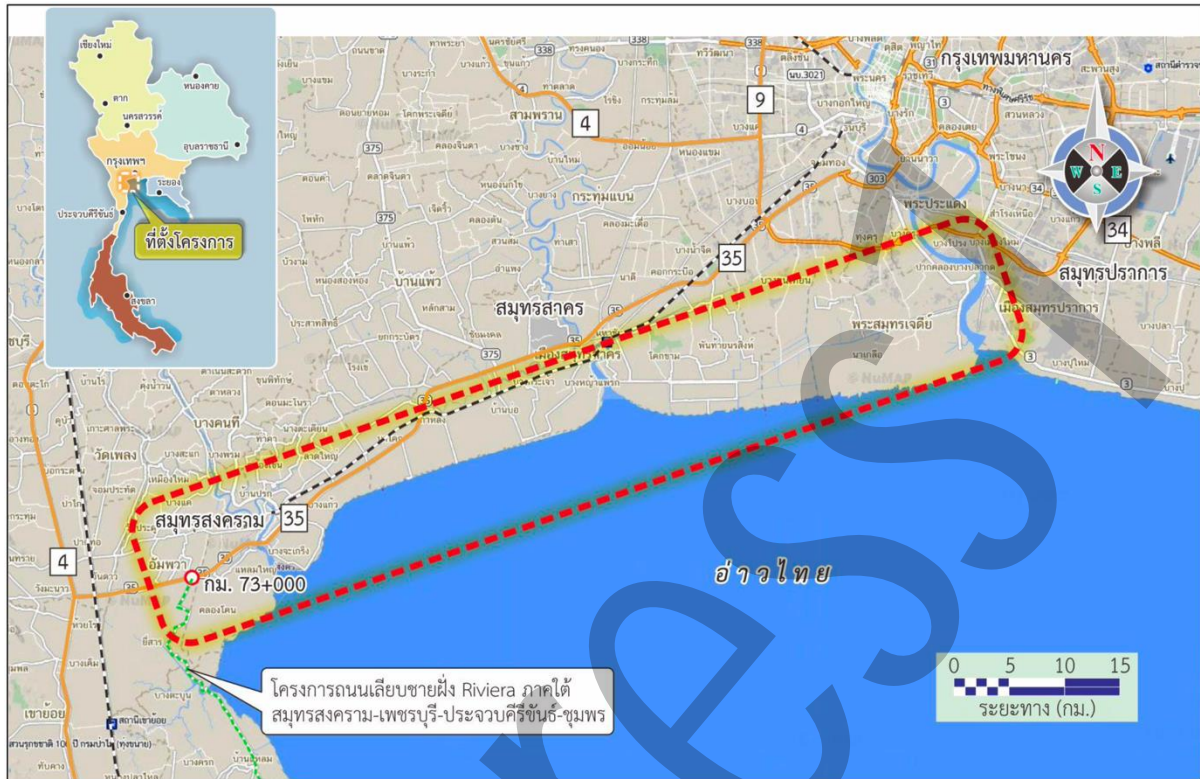
#### 2) งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม (2565)

เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้ โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 3 โครงการย่อย ที่ 1 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) จ.สมุทรปราการ-จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรสงคราม “สามสมุทร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) มีพื้นที่ศึกษาโครงการเริ่มต้นจากบริเวณอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ ผ่านบางส่วนของกรุงเทพมหานคร เข้าสู่จังหวัดสมุทรสาคร และไปสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อเชื่อมต่อกับถนนเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรสงครามถึงจังหวัดชุมพร ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้พัฒนามาแล้วก่อนหน้านี้ โดยมีแนวเส้นทางหลัก (Back Bone) เพื่อเชื่อมต่อแนวเส้นทางท่องเที่ยว และแนวเส้นทางที่แยกออกไปยังแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงแนวเส้นทางที่แยกออกจากแนวเส้นทางหลักเพื่อเข้าเชื่อมกับทางหลวงสายหลักเป็นระยะ ซึ่งจะเป็นการยกระดับถนนให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง ต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น สนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนในพื้นที่อันจะนำไปสู่การ

สร้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน รวมทั้งยังเป็นเส้นทางช่วยในการเดินทางสู่ภาคใต้ได้อีกด้วย

แนวคิดการดำเนินงานมาจากการที่กรมทางหลวงชนบท มีนโยบายที่จะเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายสายทางในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อเป็นการยกระดับถนนให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง พัฒนาให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ-จังหวัดสมุทรสงคราม ต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น สนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนในพื้นที่ อันจะนำไปสู่การสร้างงาน และสร้างรายได้ให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน รวมทั้งยังเป็นเส้นทางเลียบถนนพระรามที่ 2 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาลได้อีกทางหนึ่งด้วย) การดำเนินการนี้อยู่ภายใต้กรอบของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ ตลอดจนเป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาของกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์โครงการดังนี้

- (1) เพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายสายทางในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรสงคราม และพัฒนาให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ-จังหวัดสมุทรสงครามและต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
- (2) เพื่อปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ-จังหวัดสมุทรสงคราม ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรสงคราม รวมถึงกรุงเทพมหานคร ให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น
- (3) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวทางด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรสงคราม สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ ตลอดจนเป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาของกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

## รูปที่ 2.3-21 พื้นที่ศึกษาโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม

### 2.1 แนวเส้นทางโครงการ

โครงการศึกษา ได้กำหนดปัจจัยพิจารณาคัดเลือกแนวสายทาง แบ่งออกเป็น 3 ด้าน  
ได้แก่

#### (1) ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร

ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร จะมุ่งเน้นความสำคัญในข้อจำกัดและข้อสนับสนุน  
การพัฒนาแนวสายทางให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นที่ศักยภาพของ  
เส้นทางที่จะสามารถดำเนินการได้รวดเร็วสอดคล้องตามนโยบายของประเทศ  
รองรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวได้ดี โดยจะต้องสามารถนำข้อมูลของแต่ละ  
แนวทางเลือกมาวิเคราะห์ประเมินหาตัวแปรในแต่ละ ปัจจัยย่อยได้ เช่น ระยะทาง  
สามารถวัดได้จากแผนที่ภาพถ่ายและจากการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ข้อมูลสถิติภูมิ  
ที่เกี่ยวข้อง แผนพัฒนาของถนนและพื้นที่ รวมถึงข้อมูลจากผลการวิเคราะห์ด้าน  
จราจรมาประกอบด้วย โดยโครงการศึกษา กำหนดคะแนนปัจจัยด้านวิศวกรรม  
และจราจร เท่ากับ 30 คะแนน

- (2) ปัจจัยด้านการเศรษฐกิจและการลงทุน  
เป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะทำให้มูลค่าโครงการมีความเหมาะสมไม่สูงมากเกินไปนัก เพื่อให้โครงการมีความคุ้มค่าการลงทุน ทั้งนี้ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการจะเป็นผลประโยชน์ทางอ้อมอันเนื่องมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับชุมชน และการดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในพื้นที่ตามแนวสายทางของโครงการ ซึ่งจะสามารถประเมินได้จากจำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่แนวสายทางตัดผ่าน สำหรับปัจจัยย่อยด้านการลงทุน จะประกอบด้วยราคาค่าก่อสร้างปรับปรุงถนนตามแนวสายทาง ซึ่งจะนำราคาต่อตารางเมตรมาคำนวณเบื้องต้น โดยโครงการศึกษาฯ กำหนดคะแนนปัจจัยด้านการเศรษฐกิจและการลงทุน เท่ากับ 30 คะแนน
- (3) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม  
ในการพิจารณาคัดกรองปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ผู้ให้บริการจะคัดกรองปัจจัยย่อยให้ครอบคลุมปัจจัยทั้ง 4 ด้านของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม อันประกอบด้วย ทรัพยากรด้านกายภาพ ด้านชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ และด้านคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยคัดกรองปัจจัยให้สอดคล้องตามสภาพพื้นที่โครงการและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละแนวสายทางเลือกที่มีนัยสำคัญ อาทิ แนวสายทางของโครงการพาดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อมหลายบริเวณ ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญในการพัฒนาโครงการอย่างยั่งยืน รวมถึงจำนวนชุมชนที่แนวสายทางตัดผ่านจะเป็นปัจจัยสำคัญในด้านการส่งเสริมศักยภาพในการมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ซึ่งจะเป็นผลกระทบทางบวกของโครงการในปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ โดยโครงการศึกษาฯ กำหนดคะแนนปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เท่ากับ 40 คะแนน

จากแนวคิดดังกล่าว โครงการศึกษาฯ จึงกำหนดทางเลือกของแนวเส้นทางเป็น 3 ทางเลือก ดังแสดง  
ในรูปที่ 2.3-22

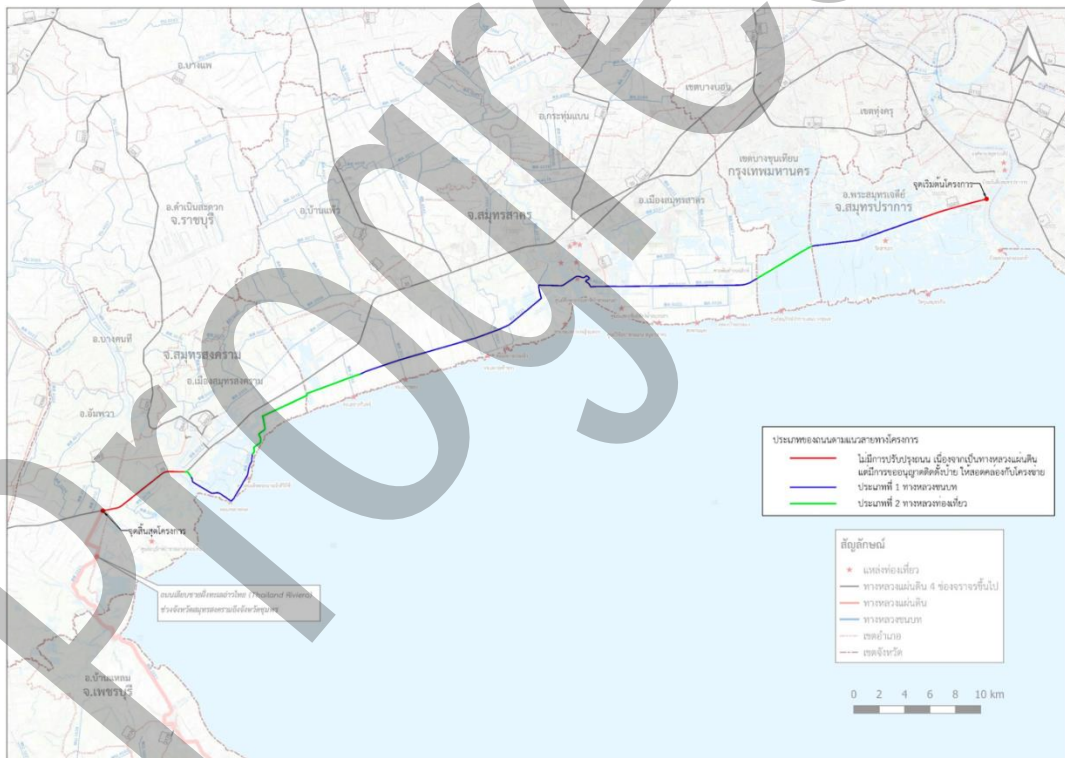


ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริยาลัยชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

### รูปที่ 2.3-22 แนวเส้นทางเบื้องต้นพร้อมแนวทางเลือกของโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริยาลัยชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม

เมื่อผ่านกระบวนการวิเคราะห์ให้คะแนนแต่ละทางเลือก ได้ข้อสรุปแนวสายทางโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 2.3-23 เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3243 ซึ่งแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 303 (ถนนสุขสวัสดิ์) แนวเส้นทางโครงการจะทับซ้อนไปบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3243 มุ่งหน้าไปยังทิศทางตะวันตกเฉียงใต้เลียบริยาลัยชายฝั่งทะเลอันดามัน จากนั้นแนวเส้นทางจะซ้อนทับทางหลวงชนบท สป.4010 โดยมุ่งหน้าไปยังทิศทางตะวันตกเฉียงใต้เลียบริยาลัยชายฝั่งทะเลอันดามัน แล้วต่อเนื่องไปซ้อนทับกับถนนท้องถิ่นของกรุงเทพมหานครในพื้นที่เขตบางขุนเทียน จากนั้น แนวเส้นทางโครงการจะเข้าซ้อนทับกับทางหลวงชนบท สค.4008 (สายแยกทางหลวงหมายเลข 3423 (กม.ที่ 7+000) - นิคมบ้านไร่) แล้วต่อเนื่องไปซ้อนทับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3423 (สมุทรสาคร - โคกขาม) จนถึงวงเวียน จากนั้นแนวเส้นทางจะซ้อนทับทางหลวงชนบทสาย สค. 4017 เป็นระยะทางประมาณ 2.50 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะเลียบริยาลัยชายฝั่งทะเลอันดามันด้านหน้าแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดสมุทรสาคร จากนั้นแนวโครงการจะตัดข้ามถนนสาย ม. 1,2 - บ้านกร่ำพร้าว และต่อเนื่องกับสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน ข้ามผ่านถนนวัดบางหญ้าแพรก-อัมมมาลัย จนไปจบบรรจบทางหลวงชนบทสาย สค.2020 จากนั้น แนวเส้นทางโครงการจะเลียบริยาลัยชายฝั่งทะเลอันดามัน และซ้อนทับบนทางหลวงชนบทสาย

ศค. 2020 เป็นระยะทางประมาณ 4.00 กิโลเมตร จากนั้น แนวโครงการจะเลียวขวา ก่อสร้างเป็นแนวถนนตัดใหม่ ตัดผ่านถนนท้องถิ่น และหลวงชนบทสาย ศค.2041 – ศค.2020 – ศค.2028 จนบรรจบถนนเลียบคลองเมนต์ จากนั้นแนวถนนโครงการจะซ้อนทับเลียบคลองเมนต์ ตัดผ่านทางหลวงชนบท ศค.2005 จากนั้นแนวเส้นทางจะบรรจบทางหลวงท้องถิ่นและเลียวซ้ายซ้อนทับกับทางหลวงท้องถิ่น เป็นระยะทางประมาณ 150 เมตร จากนั้นแนวเส้นทางจะเลียวขวาเข้าสู่ทางหลวงท้องถิ่นสายชายทะเล – เขตเมือง (คลองสาม) และต่อเนื่องกับถนนสายเลียบคลองสาม-โรงกุงจนสุดเส้นทาง จนไปบรรจบทางหลวงท้องถิ่นสายพระราม 2 - บางบ่อล่าง จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะเลียวซ้ายและซ้อนทับกับทางหลวงท้องถิ่นสายพระราม 2 - บางบ่อล่าง จนสุดเส้นทางจนไปบรรจบทางหลวงชนบท สส.2003 จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะเลียวซ้ายและซ้อนทับกับทางหลวงชนบท สส.2003 ผ่านดอนหอยหลอด จนสุดสายทางและต่อเนื่องกับทางหลวงท้องถิ่น และซ้อนทับจนบรรจบทางหลวงหมายเลข 35 จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะซ้อนทับทางหลวงหมายเลข 35 ข้ามแม่น้ำแม่กลอง จนถึงทางแยกเข้าทางหลวงชนบทสาย สส.2021 ถือเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางโดยประมาณ 83.00 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดแนวเส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2.3-24



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

รูปที่ 2.3-23 แนวเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)  
ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม ที่ได้รับการคัดเลือก



กิโลเมตรที่	ชื่อสายทาง
0+000 ถึง 5+489	ทางหลวงหมายเลข 3243
5+489 ถึง 14+417	ทางหลวงชนบท สป.4010
14+417 ถึง 19+299	ถนนเลียบคลองพิทยาลงกรณ์(กม.14+417 ถึง กม.17+308)
	ถนนเลียบคลองพิทยาลงกรณ์(กม.17+308 ถึง กม.19+299)
19+299 ถึง 28+318	ทางหลวงชนบท สค.4008(กม.19+299 ถึง กม.20+653)
	ทางหลวงชนบท สค.4008(กม.20+653 ถึง กม.28+318)
28+318 ถึง 31+434	ทางหลวงหมายเลข 3423
31+434 ถึง 33+862	ทางหลวงชนบท สค.4017
33+862 ถึง 37+917	สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน(ก่อสร้างใหม่)
37+917 ถึง 43+024	ทางหลวงชนบท สค.2020
43+024 ถึง 55+562	ก่อสร้างถนนเชื่อมต่อทางหลวงชนบท สค.2020 และถนนเลียบคลองเมนด
55+562 ถึง 60+045	ถนนเลียบคลองเมนด
60+045 ถึง 76+143	ถนนท้องถิ่นสายเลียบคลองสาม-โรงกุ้ง (กม.60+045 ถึง กม.63+917)
	ถนนท้องถิ่นสายพระราม 2 บางบ่อล่าง(กม. 63+917 ถึง กม.67+584)
	ทางหลวงชนบท สส.2003(กม.67+284 ถึง กม.71+345)
	ทางหลวงชนบท สส.2003(กม.71+345 ถึง กม.76+143)
76+143 ถึง 83+807	ทางหลวงหมายเลข 35

ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

## รูปที่ 2.3-24 รายละเอียดแนวเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)

ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม ที่ได้รับการคัดเลือก

### 2.2 รูปแบบถนนโครงการ

รูปตัดถนนของโครงการ กำหนดจากจำนวนช่องจราจรตามสภาพปัจจุบันและความกว้างเขตทางเดิมเป็นหลัก จากการตรวจสอบความเร็วออกแบบ ความกว้างผิวจราจรและความกว้างไหล่ทางตามเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบด้านเรขาคณิตสำหรับทางหลวงชนบททั่วประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 2.3-4 จากการตรวจสอบถนนตามแนวเส้นทางโครงการ สามารถจำแนกประเภทถนนตามเกณฑ์ของกรมทางหลวงชนบท เพื่อใช้เป็นข้อกำหนดในการออกแบบถนนภายในโครงการ ออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ถนนทางหลวงชนบท และถนนเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดแต่ละประเภทถนน ดังนี้

#### (1) ถนนทางหลวงชนบท

- (1.1) เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน เพื่อทำหน้าที่รับและระบายการจราจรจากถนนสายหลักเข้าสู่แหล่งชุมชน
- (1.2) เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินที่อยู่นอกเมืองที่มีลักษณะคล้ายการแผ่รัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง
- (1.3) ถนนที่สามารถต่อเชื่อมโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) ให้เกิดการพัฒนาคือโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์แบบได้ในอนาคต

- (1.4) เป็นถนนที่มีลักษณะเป็นถนนวงแหวน ทำหน้าที่ช่วยแบ่งเบา และแก้ไขปัญหาการจราจรที่ต้องผ่านตัวเมือง/ชุมชน (Through Traffic)
- (1.5) เป็นถนนที่มีลักษณะของการเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินทั้งสองข้าง ทำหน้าที่เป็นเส้นทางลัดในการเดินทางช่วยเสริมสร้างศักยภาพการให้บริการโครงข่ายทางหลวง
- (2) ถนนเพื่อการท่องเที่ยว
  - (2.1) เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท หรือทางหลวงท้องถิ่น เพื่อทำหน้าที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว
  - (2.2) เป็นโครงข่ายถนนท่องเที่ยว มีลักษณะการเชื่อมโยงเพื่อนำไปสู่เส้นทางที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว แต่ไม่ได้นำสู่แหล่งท่องเที่ยวโดยตรง
  - (2.3) เป็นเส้นทางที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยที่สองข้างทางจะผ่านเขตชุมชนแหล่งเศรษฐกิจช่วยเพิ่มรายได้ให้กับชุมชน
  - (2.4) เป็นเส้นทางที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่ไม่สำคัญแต่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้หลายแห่ง โดยที่สองข้างทางอาจจะผ่านเขตชุมชน แหล่งเศรษฐกิจ

จากการสำรวจสภาพถนนปัจจุบันภายในพื้นที่โครงการ พบว่าถนนตามแนวเส้นทางมีเขตทางที่เพียงพอสำหรับการปรับปรุงถนนให้มีความกว้างเป็นไปตามมาตรฐานโดยกำหนดให้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรกว้างช่องจราจรละ 3.00 – 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางข้างละ 1.00 – 2.50 เมตร รวมความกว้างคันทาง 9.00 – 12.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.3-25



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

รูปที่ 2.3-25 การออกแบบหน้าตัดถนนเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม

ตารางที่ 2.3-4 การจำแนกประเภทถนนภายในโครงการตามเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบด้านเรขาคณิตสำหรับทางหลวงชนบททั่วประเทศ

ลำดับ ที่	ถนน	ช่วง กม. ตามแนวสายทาง		ประเภทถนน	จำนวนช่อง จราจร	ความกว้าง จราจรรวม (ม.)	ไหล่ทาง (ม.)	การกำหนดประเภทถนนตามมาตรฐานการออกแบบด้านเรขาคณิตของทางหลวงชนบททั่วประเทศ						อัตราการยกโค้ง ทางราบสูงสุด, %	ความกว้างผิวจราจร บนสะพาน, ม.
								ความเร็วออกแบบ, กม./ชม.			ความลาดชันสูงสุด %				
								ราบ	เนิน	เขา	ราบ	เนิน	เขา		
1	ทางหลวงหมายเลข 3243	0+000	5+500	ทางหลวงแผ่นดิน				ตามมาตรฐานชั้นทางของทางหลวงแผ่นดิน							
2	ทางหลวงชนบท สป.4010	5+500	14+300	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	70-90	55-70	40-55	4	8	12	10	8.0 – 9.0
3	ถนนเลียบคลองพิทยาลงกรณ์	14+300	19+325	3 / ถนนเพื่อการท่องเที่ยว	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	60-80	50-60	30-50	4	8	12	10	8.0 – 9.0
4	ทางหลวงชนบท สค.4008	19+325	28+100	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	70-90	55-70	40-55	4	8	12	10	8.0 – 9.0
5	ทางหลวงแผ่นดิน 3243	28+100	31+375	ทางหลวงแผ่นดิน				ตามมาตรฐานชั้นทางของทางหลวงแผ่นดิน							
6	ทางหลวงชนบท สค.4017	31+375	33+875	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	70-90	55-70	40-55	4	8	12	10	8.0 – 9.0
7	ถนนก่อสร้างใหม่และสะพานข้ามแม่น้ำ	33+875	37+925	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	70-90	55-70	40-55	4	8	12	10	8.0 – 9.0
8	ทางหลวงชนบท สค.2020	37+925	38+575	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	70-90	55-70	40-55	4	8	12	10	8.0 – 9.0
9	ถนนก่อสร้างใหม่	38+925	54+700	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	70-90	55-70	40-55	4	8	12	10	8.0 – 9.0
10	ถนนเลียบคลองเมนต์	54+700	59+125	3 / ถนนเพื่อการท่องเที่ยว	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	60-80	50-60	30-50	4	8	12	10	8.0 – 9.0
11	ถนนโรงกึ่ง-บ้านชายทะเล และบ้านโรงพิน-บ้านชายทะเล	59+125	63+125	3 / ถนนเพื่อการท่องเที่ยว	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	60-80	50-60	30-50	4	8	12	10	8.0 – 9.0
12	ถนนพระราม 2 – บ่อล่าง	63+125	66+800	3 / ถนนเพื่อการท่องเที่ยว	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	60-80	50-60	30-50	4	8	12	10	8.0 – 9.0
13	ทางหลวงชนบท สส.2003	66+800	75+550	1 / ทางหลวงชนบท	2	6.0 – 7.0	0.5 - 1.5	60-80	50-60	30-50	4	8	12	10	8.0 – 9.0
14	ทางหลวงแผ่นดิน 35	77+550	83+025	ทางหลวงแผ่นดิน				ตามมาตรฐานชั้นทางของทางหลวงแผ่นดิน							

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท , 2565

## 2.3 รูปแบบสะพานข้ามลำน้ำ

การออกแบบสะพานของโครงการฯ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

### (1) รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ

รูปแบบโครงสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำ คือ สะพานคอนกรีตอัดแรง (Balanced Cantilever Bridge) และต่อเนื่องด้วยรูปแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Concrete Box Girder) โดยมีลักษณะเด่นในประเด็นความง่ายในการก่อสร้าง ความรวดเร็วในการก่อสร้าง มูลค่าการลงทุนก่อสร้าง และการตรวจสอบบำรุงรักษา ในเบื้องต้น ได้ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน โดยได้ออกแบบช่วงสะพานหลักบริเวณพาดผ่านแม่น้ำเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรง โดยช่วงสะพานหลักกว้าง 180 เมตร จำนวน 3 ช่วง และมีช่วงหลังสะพาน (Back Span) กว้าง 120 เมตร ทั้งสองด้านที่ต่อเชื่อมกับช่วงหลัก และออกแบบสะพานต่อเนื่องเป็นรูปแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ ช่วงสะพานกว้าง 30 - 40 เมตร โดยมีช่องเดินเรือหลัก (Navigation Channel) กว้าง 100 เมตร ความสูงช่องลอด 38 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.3-26 ถึง รูปที่ 2.3-29



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

รูปที่ 2.3-26 รูปแบบเบื้องต้นสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

### รูปที่ 2.3-27 การจัดช่องจราจรของรูปแบบเบื้องต้นสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน

#### (2) รูปแบบโครงสร้างสะพานขนาดเล็ก

โครงสร้างสะพานข้ามคลองขนาดเล็กตามแนวเส้นทางโครงการ ออกแบบเบื้องต้นโดยเลือกใช้สะพานคานคอนกรีตอัดแรง (Precast Concrete Girder) โดยรูปแบบโครงสร้างสำหรับสะพานที่มีความยาวช่วงไม่เกิน 12 เมตร พิจารณาเลือกใช้คานแบบแผ่นพื้นต้น (Plank Girder) สำหรับสะพานที่มีความยาวช่วงสะพานไม่เกิน 20 เมตร พิจารณาเลือกใช้คานรูปกล่อง (Box Girder) และสะพานที่มีความยาวช่วงสะพานระหว่าง 25-40 เมตร พิจารณาใช้คานรูปตัวไอ (I-Girder)

## 2.4 การปรับปรุงภูมิทัศน์

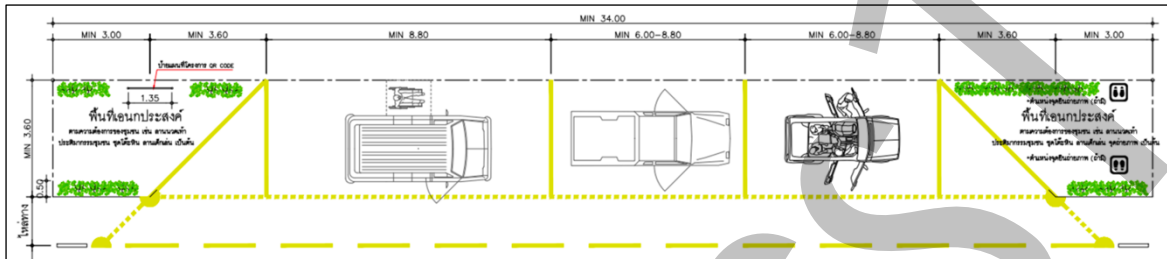
#### (1) จุดพักรถระหว่างทาง

จุดพักรถระหว่างทาง ออกแบบให้มีความแตกต่างกัน 3 ลักษณะ ได้แก่

(1.1) จุดพักรถขนาดเล็ก โดยเป็นจุดพักรถแบบจอดขนาน นักท่องเที่ยวไม่ต้องลงจากรถหรือใช้เป็นจุดจอดรถในบริเวณที่มีวิวทัศนียภาพที่สวยงาม ทั้งนี้ จะใช้พื้นที่ภายในเขตทางของถนนเดิม (ใช้พื้นที่กว้างอย่างน้อย 3.60 เมตร จากไหล่ทาง) ดังแสดงในรูปที่ 2.3-28

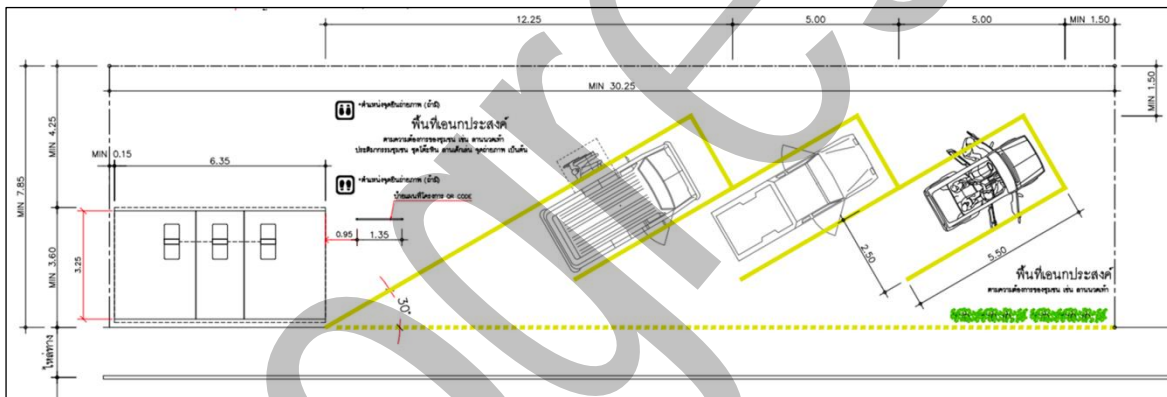
(1.2) จุดพักรถขนาดกลาง โดยจะเป็นจุดจอดรถแบบเฉียง ในกรณีที่มีพื้นที่ภายในเขตทางเดิมเพียงพอ (รูปที่ 4.3-11) ทั้งนี้ อาจจัดให้มีศาลาริมทางให้

นักท่องเที่ยวพักผ่อนอิริยาบถ โดยจะมุ่งเน้นให้เป็นโครงสร้างแบบสำเร็จรูปที่สามารถถอดประกอบได้ง่าย เพื่อความสะดวกของหน่วยงานที่บำรุงรักษาจุดพักรถนั้น ๆ โดยสามารถปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ขยาย หรือลดขนาดของศาลาที่พักข้างทางได้ตามลักษณะการใช้งานที่เหมาะสม ดังแสดงในรูปที่ 2.3-29



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

รูปที่ 2.3-28 แบบจุดพักรถขนาดเล็กบนถนนโครงการ



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ - จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

รูปที่ 2.3-29 แบบจุดพักรถขนาดกลางบนถนนโครงการ

- (1.3) จุดพักรถขนาดใหญ่ บริเวณแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร จากการประสานงานกับแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร พบว่า ภายในสำนักงานแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาครมีพื้นที่เพียงพอที่จะก่อสร้างจุดพักรถของแนวสายทางได้ โดยตำแหน่งพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณทางแยกจากถนนเดิมกับแนวสายทางหลักของโครงการก่อนข้ามแม่น้ำท่าจีน โดยสามารถก่อสร้างวงเวียนที่บริเวณทางแยกเพื่อให้เป็นจุดสนใจของนักท่องเที่ยวได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.3-30



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม , กรมทางหลวงชนบท (2565)

### รูปที่ 2.3-30 จุดพักรถขนาดใหญ่ภายในสำนักงานแขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร

(2) อาคารศูนย์บริการข้อมูลโครงการ

อาคารศูนย์บริการข้อมูลโครงการภายในจุดพักรถ ออกแบบให้มีลักษณะโปร่งโล่ง มีพื้นที่สำหรับให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว และพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้า ดังแสดงในรูปที่ 2.3-31



ที่มา: งานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ช่วงจังหวัดสมุทรปราการ – จังหวัดสมุทรสงคราม, กรมทางหลวงชนบท (2565)

รูปที่ 2.3-31 อาคารศูนย์บริการข้อมูลโครงการ

3) โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ที่ดำเนินการในปี พ.ศ. 2565 – 2566

นอกจากโครงการศึกษาแล้ว เพื่อให้โครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้มีความสมบูรณ์ต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น ในปี พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงชนบทจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติม จำนวน 4 โครงการ รวมระยะทาง 38.72 กิโลเมตร ดังนี้

- 1) ถนนทางหลวงชนบทสาย ชพ. 4019 สายแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4002 (กม. ที่ 13+100) – บ้านแหลมสันติ อำเภอลำสนธิ และละแม จังหวัดชุมพร ระยะทาง 19.891 กิโลเมตร ปัจจุบันมีความก้าวหน้าไปแล้วกว่าร้อยละ 82 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 เร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้ ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 172.082 ล้านบาท



- 2) ถนนสายเพชรเกษม-สถานีรถไฟทุ่งประดู่-วัดทับสะแก อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 3.418 กิโลเมตร ปัจจุบันได้เริ่มเข้าพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณช่วงกลางปี พ.ศ. 2565 ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 20.650 ล้านบาท
  - 3) ถนนสายบ้านบางคอย-บ้านทุ่งคาน้อย อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ระยะทาง 8.658 กิโลเมตร ได้เริ่มเข้าพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2565 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2565 ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 31.984 ล้านบาท
  - 4) ถนนสายแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4002 (กม. ที่ 13+100) - บ้านแหลมสันติ (ตอนที่ 2) อำเภอหลังสวน และละแม จังหวัดชุมพร ระยะทาง 6.753 กิโลเมตร ตามแผนจะเริ่มเข้าพื้นที่ก่อสร้างได้ประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566 ใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 105.440 ล้านบาท
- 4) **โครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย พื้นที่ภาคกลางตอนล่างต่อเนื่องภาคใต้ ตอนบน ช่วง จ.สมุทรสงคราม - จ.เพชรบุรี - จ.ประจวบคีรีขันธ์ - จ.ชุมพร - จ.ระนอง**  
เป็นกลุ่มโครงการภายใต้โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ระยะที่ 1 จ.สมุทรสงคราม-จ.เพชรบุรี-จ.ประจวบคีรีขันธ์-จ.ชุมพร-จ.ระนอง ด้วยชายฝั่งทะเลภาคกลางตอนล่างต่อเนื่องภาคใต้ ตอนบน โดยเฉพาะด้านตะวันตกของอ่าวไทย ตั้งแต่ จ.สมุทรสงคราม จ.เพชรบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร และจ.ระนอง มีทัศนียภาพที่สวยงามและมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงหลายแห่งต่อเนื่องกัน เหมาะที่จะพัฒนาให้เป็นโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญในระดับนานาชาติ คณะรัฐมนตรี มีมติ เกี่ยวข้องกับโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ดังนี้
- (1) มติ ครม. เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2549 เห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอนบนอย่างยั่งยืน (เพชรบุรี ประจวบฯ ชุมพร และระนอง)
  - (2) มติ ครม. เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2561 อนุมัติในหลักการให้ดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (The Royal Coast) โดยเฉพาะพื้นที่ภาคกลางตอนล่างต่อเนื่องภาคใต้ตอนบน เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอย่างยั่งยืน โดยมีถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยของกรมทางหลวงชนบทเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาดังกล่าว
  - (3) มติ ครม. เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2555 เรงรัดการดำเนินงานโครงการถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย (The Royal Coast Road) ให้แล้วเสร็จในปี 2558

จากที่กล่าวข้างต้น กรมทางหลวงชนบท จึงดำเนินการตามนโยบายด้วยการออกแบบ ก่อสร้างถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ให้มีความต่อเนื่อง สะดวก ปลอดภัย และสวยงามเหมาะสม

เป็นถนนท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากล โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์โครงการ ดังนี้

- เพื่อพัฒนาให้เป็นถนนสำหรับการท่องเที่ยวระดับสากลอย่างยั่งยืนและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลแห่งใหม่
- เพื่อพัฒนาให้เป็นถนนเพื่อการเรียนรู้ควบคู่กับการท่องเที่ยวบนพื้นฐานการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาและดูแลรักษา
- เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรในถนนสายหลักในกรณีฉุกเฉิน

ตามแผนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย มีเป้าหมายดำเนินการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนเลียบชายฝั่งทะเล ระยะทาง 683 กม. ประกอบด้วย สายหลัก โครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ระยะทาง 603 กม. และ สายรอง ถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระยะทาง 80 กม. ระยะเวลาดำเนินการ 11 ปี (พ.ศ. 2552-2562) งบประมาณโครงการ 7,000 ล้านบาท โดยแยกระยะทางโครงการเป็นรายจังหวัด ดังนี้

- สมุทรสงคราม ระยะทาง 11 กม.
- เพชรบุรี ระยะทาง 88 กม.
- ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 250 กม.
- ชุมพร ระยะทาง 254 กม.
- ระนอง ระยะทาง 80 กม.

ปัจจุบัน ดำเนินการแล้วเป็นจำนวนโครงการทั้งสิ้น 43 สายทาง ระยะทางรวม 658.869 กิโลเมตร โดยก่อสร้างแล้วเสร็จ 42 สายทาง ระยะทาง 507.863 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 1 สายทาง ระยะทาง 6.753 กิโลเมตร

#### 4.1 รูปแบบโครงการ

- ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย (Scenic Route) ในเขตจังหวัดสมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง
- ก่อสร้างถนนขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมทางจักรยาน 2 ข้าง โดยทั่วไปก่อสร้างเป็นไหล่ทางชนิดมี สี เพื่อเตือนผู้ขับในช่องจราจรปกติให้ระมัดระวังผู้ใช้ทางจักรยาน พร้อมติดป้ายและอุปกรณ์บนผิวทางเตือนผู้ขับขึ้นช่องทางหลักให้ระวังจักรยาน
- ก่อสร้างจุดพักรถชมวิวบริเวณแหล่งท่องเที่ยวข้างทาง (ส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่ต้องการประชาสัมพันธ์)
- ก่อสร้างแหล่งเรียนรู้ย่อยข้างทางในบริเวณที่เหมาะสมในการเรียนรู้การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงวิถีชีวิตท้องถิ่นชุมชนข้างทาง

- ก่อสร้างจุดพักรถขนาดใหญ่ซึ่งประกอบไปด้วย Information Center สำหรับการท่องเที่ยว ห้องน้ำ-ห้องสุขา ร้านค้าผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น พร้อมลานจอดพักรถในบริเวณที่ท้องถิ่นสามารถจัดหาสถานที่ให้ดำเนินการได้

#### 4.2 รูปแบบโครงข่ายถนนสายหลักและถนนสายรอง

เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 6.00 – 7.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 – 2.50 เมตร ไหล่ทางใช้เป็นทางจักรยาน 2 ข้างทาง พร้อมติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยงานทาง

**ถนนเลียบชายฝั่งทะเลสายหลัก** แนวเส้นทางเอมต่อระหว่างถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องสะดวก สบาย และปลอดภัยในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวแถบชายฝั่งทะเล จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับถนนท่องเที่ยว ทางจักรยาน จุดพักรถ จุดชมวิว และ Information Center

**ถนนสายรอง เชื่อมต่อเข้าแหล่งท่องเที่ยว** เป็นถนนแยกจากโครงข่ายหลักเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เป็นถนนประเภทใช้ความเร็วต่ำ เพื่อรักษาสภาพธรรมชาติสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว ถนนอาจมีขนาดเล็ก คดเคี้ยว หลบหลีกต้นไม้ขนาดใหญ่ หรือพื้นที่ธรรมชาติที่ต้องอนุรักษ์ไว้

#### 4.3 รูปแบบจุดพักรถ-ชมวิว

จุดพักรถ-ชมวิวขนาดใหญ่ ประกอบด้วย ศาลาชมวิว Information Center ร้านค้า ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น ห้องน้ำ-ห้องสุขา ลานจอดพักรถ

จุดพักรถ-ชมวิวขนาดกลาง ประกอบด้วย ศาลาชมวิว และลานจอด พร้อมแผนที่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว

จุดพักรถ-ชมวิวขนาดเล็ก ใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ข้างทาง ประกอบด้วย จุดพักรถขนาดเล็ก และแท่นข้อมูลองค์ความรู้ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวิถีชีวิตพื้นถิ่น

จากที่นำเสนอข้างต้น เป็นการทบทวนโครงการศึกษาและการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล ทั้งภาคตะวันออกและภาคใต้ของประเทศ ที่ทำให้ทราบข้อมูลองค์ประกอบของการพัฒนาดถนน การกำหนดแนวเส้นทาง โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อนำไปสู่การดำเนินงาน สำหรับโครงการศึกษานี้ ดังจะได้นำเสนอเพิ่มเติมในรายงานฉบับต่อไป

### 2.3.2 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งในต่างประเทศ

ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก และเป็นต้นแบบของถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลให้กับเมืองต่าง ๆ ในหลายประเทศทั่วโลก ได้แก่ Italy Riviera และ French Riviera โดยริเวียร่า(Riviera) หมายถึง เมืองตามแนวชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งครอบคลุมทั้งสองประเทศคือ อิตาลี และฝรั่งเศส เส้นทางริเวียร่าเป็นต้นแบบเส้นทางท่องเที่ยวเมืองริมทะเลลำดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งปัจจุบันประสบความสำเร็จ และยังเป็นต้นแบบของการจัดการธุรกิจท่องเที่ยว การจัดเส้นทาง และการจัดการการใช้พื้นที่ ของ

เมืองติดทะเลที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน นอกจากนี้ถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่เป็นต้นดังกล่าวแล้ว การทบทวนจะนำเสนอตัวอย่างถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่มีชื่อเสียง และน่าสนใจเช่นเดียวกัน ได้แก่ Great Ocean Road รัฐวิกตอเรีย เครือรัฐออสเตรเลีย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### 2.3.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลริเวียร่า

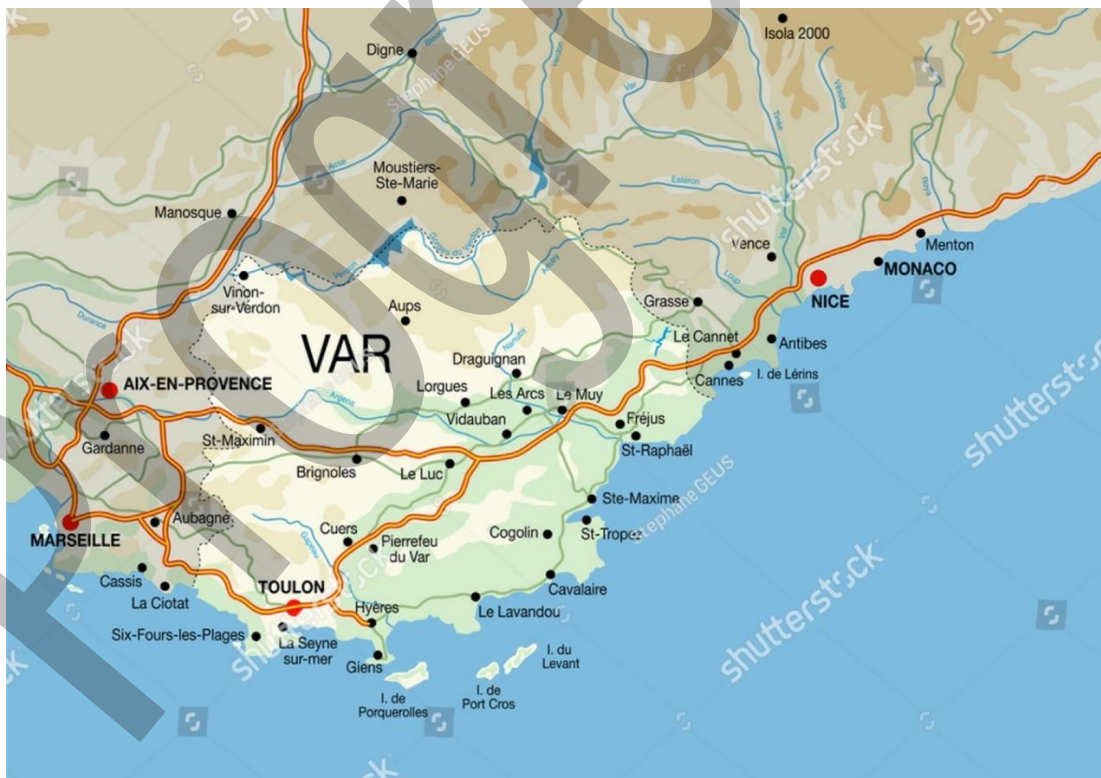
จากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศไทย: มุมมองจากการศึกษาต้นแบบริเวียร่าและนักท่องเที่ยวศักยภาพ (ธนวัต ลิ้มปัทมชัยกุล และคณะ, 2562) ได้ทบทวนคำจำกัดความของ ริเวียร่า (Riviera) โดย Chambers Concise Dictionary (2004) ได้อธิบายที่มาของคำว่า "Riviera" ว่าเป็นคำทับศัพท์ภาษาอิตาเลียน หมายถึง แนวชายฝั่งทะเล ในขณะที่ ความหมายที่ใช้ในการสื่อสารกัน คำว่า Riviera หรือ Riviera Ligure เป็นคำที่ใช้เรียกภูมิภาค Liguria ซึ่งเป็นภูมิภาคทางตอนเหนือประเทศอิตาลีที่ได้รับนิยมจากนักท่องเที่ยว เนื่องจากมีชายหาด ตัวเมือง และอาหารที่มีชื่อเสียง โดยปัจจุบัน พื้นที่ที่ถูกนิยามอย่างเป็นทางการและเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางว่าเป็น The Riviera ได้แก่ French Riviera และ Italian Riviera ดังนั้น Chambers Concise Dictionary (2004, p. 1045) จึงได้ให้ความหมายของคำว่า Riviera ว่าเป็น บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียนที่ตั้งอยู่ระหว่างเมือง Toulon ประเทศฝรั่งเศส กับเมือง La Spezia ประเทศอิตาลี ซึ่งเป็นสถานที่ที่ประกอบไปด้วยสถานที่พักผ่อนตากอากาศหรือรีสอร์ทที่ได้รับความนิยมจำนวนมาก

Oxford Dictionary (2018) ได้ให้ความหมายของคำว่า Riviera ในแนวทางเดียวกัน โดยนิยาม Riviera ว่าเป็นพื้นที่ชายฝั่งที่มีสภาพอากาศและพืชพันธุ์แบบเขตร้อน นอกจากนี้ ยังได้ให้ความหมายเฉพาะเพิ่มเติมว่า The Riviera หมายถึง บริเวณพื้นที่ส่วนของชายฝั่งเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของฝรั่งเศสและทางตอนเหนือของอิตาลี โดยมีพื้นที่นับตั้งแต่เมือง Cannes ไปจนถึง La Spezia ซึ่งขึ้นชื่อเรื่องความสวยงาม มีสภาพอากาศที่ไม่รุนแรงและมีโรงแรมหรือที่พักที่ทันสมัย ขณะที่ Martina (2013, p. 30) ได้ขยายขอบเขตพื้นที่ของการอธิบายถนนท่องเที่ยวลักษณะดังกล่าว โดยกล่าวว่า Riviera อาจหมายถึงแนวชายฝั่งทะเลอื่น ๆ ด้วย นอกจาก French Riviera และ Italian Riviera โดยเฉพาะแนวชายฝั่งทะเลที่มีแสงแดดมาก มีลักษณะภูมิประเทศที่หลากหลาย และเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยว ยกตัวอย่างเช่น Australian Riviera Chinese Riviera และ English Riviera เป็นต้น จากที่กล่าวข้างต้น อาจสรุปได้ว่า Riviera หมายถึง บริเวณพื้นที่ชายฝั่งที่มีสภาพอากาศและพืชพันธุ์แบบเขตร้อน นักท่องเที่ยวนิยมเข้ามาท่องเที่ยว เนื่องจากมีความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นชายหาด วัฒนธรรม ตัวเมือง กิจกรรมในท้องถิ่น และอาหารที่โดดเด่นของพื้นที่นั้น ๆ ตลอดจน มีที่พัก โรงแรม หรือรีสอร์ทที่ทันสมัยและเป็นที่ยอมรับ โดยถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลริเวียร่า (Riviera Road) ก็คือถนนที่มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีลักษณะดังกล่าวนั่นเอง

### 2.3.2.2 ฝรั่งเศสริเวียร่า (French Riviera)

#### 1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ French Riviera

จากการศึกษาของ ธนวัต ลิ้มปัทนิชัยกุล และคณะ (2562) ได้พบทวนเกี่ยวกับฝรั่งเศสริเวียร่า โดย Cote d'Azur หรือเป็นที่รู้จักในชื่อภาษาอังกฤษว่า French Riviera คือ ชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียนที่อยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศฝรั่งเศส หรือ "Coast of Azure" รวมไปถึง Monaco พื้นที่ฝรั่งเศสริเวียร่านี้ ไม่ได้มีจุดเริ่มต้นหรือจุดสิ้นสุดที่เป็นทางการ แต่มักจะมีการกล่าวถึงว่า มีขอบเขตตั้งแต่เมืองตูลง (Toulon) ไปสิ้นสุดบริเวณเมืองม็องตง (Menton) ซึ่งเป็นชายแดนทางตะวันตกเฉียงเหนือของอิตาลี หรือ Saint-Tropez ซึ่งเป็นจุดที่บรรจบกับ Italian Riviera พอดี โดยชายฝั่งทั้งหมดอยู่ในเขต โพรวองซ์ – อัลป์ส – โกดดาซัวร์ (Provence – Alpes – Cote d'Azur) ของฝรั่งเศส ทั้งนี้ได้รวมพื้นที่ของประเทศโมนาโก เข้าไปด้วย ชายหาดในบริเวณ French Riviera เป็นหนึ่งในบริเวณที่มีรีสอร์ทสมัยใหม่ในยุคแรก ๆ โดยเริ่มจากการเป็นที่พักตากอากาศฤดูหนาวของชนชั้นสูงชาวอังกฤษในช่วงปลายศตวรรษที่ 18 เมื่อทางรถไฟเริ่มมาถึงในช่วงกลางศตวรรษที่ 19 จึงกลายเป็นจุดพักผ่อนของ ชาวอังกฤษ รัสเซีย และสมาชิกราชวงศ์ เช่น สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร และพระเจ้าเอ็ดเวิร์ดที่ 7 แห่งสหราชอาณาจักร



ที่มา: <https://www.shutterstock.com/th/image-vector/var-map-french-riviera-294459212> (สืบค้นเมื่อ 4 ก.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-32 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลฝรั่งเศสริเวียร่า (France Riviera)

- #### 2) ความสามารถในการเข้าถึงและเชื่อมต่อการเดินทาง (Accessibility and Connectivity)
- พื้นที่ French Riviera สามารถเข้าถึงด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ดังต่อไปนี้

## 2.1) รถยนต์

การเข้าถึงได้ด้วยทางรถยนต์มีความสะดวกสบาย แม้พื้นที่ส่วนใหญ่จะมีแนวเขาปิดกั้น แต่มีระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยงเมืองต่าง ๆ ในริเวียร่าฝรั่งเศสตลอดแนวชายฝั่ง โดยมีทางหลวง (Highway) และถนนวิ้งเลียบบชายฝั่ง (Boulevard) ในบางจุดมีอุโมงค์เพื่อนระยะทางในการเดินทาง โดยสามารถใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อการเดินทาง หรือรถประจำทางระหว่างเมือง รวมทั้งยังมีรถประจำทางวิ้งให้บริการภายในเมืองหลายสาย และสามารถเชื่อมโยงไปยัง Italy Riviera ได้ด้วย ทำให้การเดินทางในพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงและมีความคล่องตัวสูง (Mobility) ขณะเดียวกันก็สามารถชมความสวยงามของภูมิประเทศและทัศนียภาพของเมืองและชายฝั่งได้ ตลอดจนสามารถจอดรถทางตามชุมชนท้องถิ่นเพื่อการท่องเที่ยวขนาดเล็กได้ เช่น หมู่บ้านเอซ (Eze) ใกล้กับเมืองนีซ และเมืองคานส์ ภายในเมืองยังมีบริการแท็กซี่ ในเมืองต่าง ๆ โดยในเมืองคานส์มีรถบริการแบบพิเศษ เรียกว่า VTC ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมสำหรับการคมนาคมในเขตเมือง



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-33 ถนนเลียบบชายหาด (Boulevard) และทางเดินเลียบบชายหาด (Promenade) เมือง Nice



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-34 การจัดการช่องทางสัญจร ทางเดินเท้า ทางจักรยาน และการจอดรถริมถนนบนถนนเลียบชายหาดเมือง Nice



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-35 ถนนเลียบชายทะเลไม่ติดชายหาดบริเวณ Provence-Alpes-Cote d'Azur เมือง Cannes

## 2.2) อากาศยาน

การเดินทางทางอากาศ เป็นการเดินทางที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในปัจจุบัน เนื่องจากความสะดวก รวดเร็ว และราคาไม่สูงจนเกินไป เนื่องจากมีสายการบินราคาประหยัด ให้บริการจากที่ต่าง ๆ หลายสาย โดยมีเมืองนีซ (Nice) เป็นที่ตั้งของสนามบินหลัก สนามบินนานาชาติเมืองนีซ (Nice's Cote d'Azur International Airport) เป็นสนามบินขนาดใหญ่ และอยู่ไม่ไกลจากตัวเมือง เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญที่สุดของพื้นที่ French Riviera มีเที่ยวบินจากเมืองใหญ่หลายเมืองทั่วโลก เป็นสนามบินที่มีปริมาณจราจรทางอากาศหนาแน่นมากที่สุดในประเทศรองจากสนามบินในกรุงปารีส โดยผู้เดินทางสามารถมาลงที่สนามบินแห่งนี้ก่อนจะเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ ด้วยวิธีอื่นโดยใช้เวลาไม่นาน นอกจากสายการบินพาณิชย์แล้ว ยังมีเครื่องบินส่วนตัวให้บริการแก่นักท่องเที่ยวด้วย โดยสามารถลงจอดได้ทั้งในเมืองนีซ และเมืองคานส์ ขณะที่ประเทศโมนาโก มีเฉพาะที่จอดเฮลิคอปเตอร์รองรับการเดินทางเชื่อมโยงกับเมืองนีซ

## 2.3) ระบบราง

การเดินทางโดยรถไฟได้รับความนิยมลดลง แต่ยังมีบทบาทสำคัญต่อการท่องเที่ยวภายในริเวียร์รา สาเหตุที่ระบบรางได้รับความนิยมลดลง เนื่องจากการเกิดขึ้นของสายการบินราคาประหยัดที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ ผู้เดินทางด้วยรถไฟส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่น และนักท่องเที่ยวแบบประหยัด หรือใช้เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังเมืองข้างเคียงตลอดเส้นทาง French Riviera รถไฟที่ให้บริการ มีทั้งรถไฟความเร็วสูงในเมืองใหญ่ เช่น เมืองนีซ เมืองคานส์ โดยการเดินทางจากปารีสมายังเมืองหลัก อาทิ เมืองนีซ ใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง และมีรถไฟท้องถิ่น ซึ่งเป็นรถไฟโดยสารทั่วไป ให้บริการในหลายเมือง สำหรับการเดินทางไปยังประเทศโมนาโก ต้องเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงมาลงที่สถานีเมืองนีซ ก่อนเดินทางต่อด้วยรถไฟธรรมดา นอกจากนี้ ยังมีรถไฟให้บริการจากประเทศอิตาลี มายังริเวียร์ราฝรั่งเศส รวมทั้งรถไฟระยะยาวจากกรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย มาที่เมืองนีซด้วยเช่นกัน

## 2.4) เรือโดยสาร

การเดินทางโดยเรือโดยสาร เป็นอีกสิ่งที่มีความโดดเด่นเพราะทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเป็นทะเลที่ค่อนข้างสงบ โดยเฉพาะเรือยอทช์ และเรือใบ ผู้คนนิยมซื้อเรือเพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวเลาะชายฝั่งไปยังเมืองต่าง ๆ รวมถึงมีนักท่องเที่ยวต่างชาติซื้อเรือไว้เพื่อใช้ในการเดินทางช่วงวันหยุด นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวโดยเรือสำราญขนาดใหญ่ โดยมีที่เทียบเรือที่สามารถรองรับการจอดเรือขนาดใหญ่ และเรือยอทช์เพื่อการท่องเที่ยวได้ ทั้งในเมืองนีซ เมืองคานส์ และประเทศโมนาโก ในริเวียร์รายังมีเรือเร็ว (Speed Power Boat)



ให้บริการนักท่องเที่ยวที่มีกำลังการจ่ายสูง และในเมืองคานส์ซึ่งมีเกาะอยู่ในทะเล สามารถใช้  
บริการเรือเฟอร์รี่ไปพักผ่อนบนเกาะ Lerins และพื้นที่โดยรอบ ได้อย่างสะดวก

### 3) องค์ประกอบด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ French Riviera มีให้บริการอย่างครบถ้วน เนื่องจากเป็นสถานที่  
สำคัญด้านการท่องเที่ยวของประเทศ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนระดับโลก จึงมีสิ่ง  
อำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางทางเรือ ทางบก และทางอากาศ มีท่า  
เรือยอชต์และเรือสำราญ ระบบขนส่งมวลชนภายในเมืองหลายสาย มีบริการระบบขนส่งระหว่าง  
เมือง บริการรถเช่า และจักรยานสาธารณะให้บริการ มีองค์ประกอบถนนที่สมบูรณ์ บ้ายบอก  
เส้นทางเดินสำรวจ และที่โดดเด่นเป็นพิเศษ ได้แก่ ถนนเลียบบหาด (Promenade) ขนาดใหญ่ เลียบ  
ชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สำหรับทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อการพักผ่อนและันทนาการ  
นอกจากสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนแล้ว ยังมีบริการสาธารณะของเมืองที่ตอบสนองการ  
ท่องเที่ยวแบบครอบครัว (Family Trip) และผู้สูงอายุ อย่างครบถ้วนเช่นกัน อาทิ ระบบรางความจุ  
ต่ำ (Light Rail Transit, LRT) โรงพยาบาลระดับห้าดาว และมีศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยวขนาด  
ใหญ่อยู่บริเวณชายหาด เป็นต้น ส่วนเมืองคานส์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจและธุรกิจ มี  
หอประชุมขนาดใหญ่ที่รองรับการจัดประชุมระดับโลกได้ มีศูนย์ให้ข้อมูลนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่  
อยู่บริเวณ Palais de Festivals et des Congres ซึ่งอยู่ติดกับหาด ส่วนในโมนาโกนั้น ด้วยพื้นที่มี  
ขนาดเล็กการรองรับปริมาณรถจึงไม่เพียงพอจึงต้องเจาะหรือปรับพื้นที่ชั้นใต้ดินเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ  
บัสและรถของนักท่องเที่ยวทั้งในเขตพื้นที่ Monaco Monte-Carlo และ Monaco Ville โดยสิ่ง  
อำนวยความสะดวกส่วนใหญ่จะอยู่ในเขต Monte Carlo เพราะเป็นเมืองเศรษฐกิจและการ  
ท่องเที่ยวใหม่ ขณะที่ Monaco Ville เป็นพื้นที่เมืองเก่า และด้วยความที่เป็นเมืองท่องเที่ยวใน  
ระดับ High End จึงทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกมีเพียงพอและตอบสนองกับความต้องการของคน  
ในทุกระดับ

### 4) แผนการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

ในอดีตที่ผ่านมา จุดเริ่มต้นของ French Riviera Road เป็นเส้นทางที่ผ่านภูมิประเทศที่เป็นภูเขา  
ผ่านเมืองที่มีวัฒนธรรมท้องถิ่นและงานเทศกาลทางวัฒนธรรมระดับโลก หมู่บ้านและสถานที่ที่มี  
ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แหล่งกิจกรรมท้องถิ่นของเมือง พิพิธภัณฑน์ รวมถึงสถานที่สนทนา  
การที่หลากหลาย อาทิ คาสิโน กิจกรรมกีฬาทางน้ำ และกีฬาออลฟ์ เป็นต้น พื้นที่โดยรอบเส้นทาง  
ในเมืองที่เส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่าตัดผ่าน ส่วนใหญ่มีการพัฒนาพื้นที่เป็นรีสอร์ททันสมัย ผสมผสาน  
กับสถาปัตยกรรมและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยภาพรวมแล้ว ฝรั่งเศสริเวียร่า ถือเป็น  
เส้นทางท่องเที่ยวเลียบบชายฝั่งทะเลที่เป็นต้นแบบที่ดีแห่งหนึ่งของโลก ตั้งแต่ในช่วงศตวรรษที่ 18  
(สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

จากนั้น ในช่วงศตวรรษที่ 19 รัฐบาลฝรั่งเศสได้พัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงภายในพื้นที่ที่เส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่าตัดผ่าน ทำให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างเส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่า และพื้นที่โดยรอบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลเพิ่มขึ้น ทำให้ธุรกิจและเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบเส้นทางเติบโตอย่างรวดเร็ว และเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวระดับบนที่มีรายได้สูงมาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น จากจุดเด่นดังกล่าว รัฐบาลฝรั่งเศสจึงกำหนดให้พื้นที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางฝรั่งเศสริเวียร่า เป็นเขตส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ ด้วยการจัดสรรงบประมาณพัฒนาท่าเรือและสนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว และส่งเสริมสถานที่ท่องเที่ยวด้านสนันทนาการ และเทศกาลท้องถิ่น อาทิ คาสีโน เทศกาลภาพยนตร์เมืองคานส์ เทศกาลคัลนิวัลเมืองนีซ เป็นต้น รวมถึงกำหนดรูปแบบของการออกแบบอาคาร และองค์ประกอบของเมือง ให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกัน และสอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ของพื้นที่

จากความสำคัญของพื้นที่ดังกล่าวที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน แผนการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวอย่างพลวัต นับว่าเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของ France Riviera เป็นอย่างมาก เช่น แผนการพัฒนาเมือง 4 ปี ของ Cannes มีการขยายพื้นที่ชายหาดให้กว้างขึ้น ปรับเส้นทางถนนเพื่อรองรับการเส้นทางจักรยานและจัดงานเทศกาล การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย 120 จุด และพัฒนาระบบการให้บริการของรถไฟ โดยปรับปรุงการขนส่งในเขตสถานีรถไฟเพื่อรองรับการจราจรที่คับคั่ง การพัฒนาพื้นที่ชายหาดให้มีความสวยงามและพร้อมสำหรับการท่องเที่ยว เช่น การปรับปรุงเส้นทางเดินเท้า ช่องทางสำหรับจักรยาน พื้นที่สำหรับร้านค้า ที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว จุดนั่งพัก พื้นที่สำหรับเกมส์หรือกีฬาสำหรับทุกเพศทุกวัย นอกจากนี้ ยังมีแผนระยะยาวยังรวมถึงการขยายพื้นที่ชายหาดให้กว้างขึ้น การเติมหินใต้ผืนน้ำ นอกจากนี้ยังมีแผนในการพัฒนาพื้นที่ผืนเดียวขนาดใหญ่เพื่อก่อสร้างมหาวิทยาลัย ศูนย์กลางทางด้านธุรกิจ และโรงภาพยนตร์

### 2.3.2.3 อิตาลีริเวียร่า (Italy Riviera)

#### 1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ French Riviera

จากการศึกษาของ ธนวัต ลิ้มปัทมาธิชัยกุล และคณะ (2562) ได้พบทวนเกี่ยวกับอิตาลีริเวียร่า (Italy or Italian Riviera) หรือ Ligurian Riviera คือ พื้นที่บริเวณช่องแคบชายฝั่งระหว่างทะเล Ligurian และเทือกเขาแอลป์ ทอดยาวตามแนวบริเวณประเทศฝรั่งเศส และ French Riviera โดยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่เมือง Genoa ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลัก คือ 1) Riviera di Ponente (The Coast of The Setting Sun) อยู่ทางตะวันตกของเมืองเจนัว หรือชายฝั่งทะเลตะวันตก แผ่ขยายจาก Genoa ไปยังชายแดนประเทศฝรั่งเศส และ 2) Riviera di Levante (The Coast of The Rising Sun) อยู่ทางตะวันออกของเมืองเจนัว หรือชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างเมือง

Genoa และ Capo Corvo โดยลักษณะพื้นที่โดยภาพรวมของ Italy Riviera เป็นรูปกึ่งวงแหวน และหันหน้าไปทางทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทั้งนี้ Italy Riviera เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมเนื่องจากมีชื่อเสียงในหลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในด้านสภาพภูมิอากาศที่เป็นมิตรและช่วยให้ผู้ที่เข้ามาพักผ่อนได้ผ่อนคลาย ทั้งร่างกายและจิตใจ รวมไปถึงเสน่ห์ของท่าเรือเก่าและความสวยงามของวิวทิวทัศน์ต่าง ๆ ในพื้นที่ โดยจุดสำคัญของ Italy Riviera ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ คือพื้นที่วิถีชีวิตชายฝั่งทะเล ภูมิอากาศ สถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์

ในพื้นที่ Italy Riviera มีเมืองท่องเที่ยวหลัก 2 พื้นที่ ได้แก่ เมืองเจนัว (Genoa) และหมู่บ้านซิงเกว แตร์เร (Cinque Terre) ในเมืองลาสเปเซีย (La Spezia) ซึ่งตั้งอยู่ในแคว้นลิกูเรีย (Liguria) ซึ่งมีเมืองเจนัวเป็นเมืองหลวง และเมืองเศรษฐกิจหลักของแคว้น และเป็นจุดแบ่งระหว่าง Italy Riviera ตะวันตก และ Italy Riviera ตะวันออก ตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น

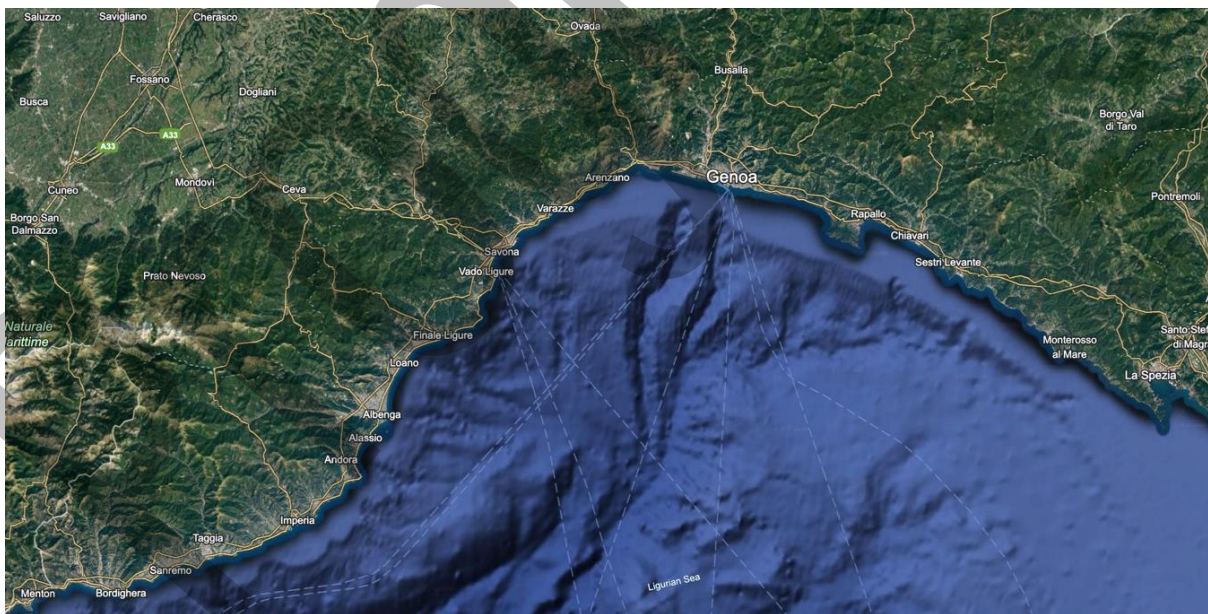
เจนัว (Genoa) เป็นเมืองท่าของชายฝั่ง Italy Riviera เจนัวเป็นเมืองเศรษฐกิจด้านการขนส่งสินค้า ทั้งการนำเข้าและการส่งออกที่มีความสำคัญมาตั้งแต่ยุคโบราณ เปรียบดังไข่มุกของประเทศอิตาลี ในช่วงหลังเริ่มมีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น เมืองเจนัวประดับประดาไปด้วยตึกรามบ้านช่อง ตกแต่งด้วยสีสไตล์พาสเทล โบสถ์เก่าแก่ดูมีมนต์ขลัง เป็นดั่งศูนย์กลางทางประวัติศาสตร์ สะท้อนให้เห็นวัฒนธรรมจากยุคอดีตมาสู่ปัจจุบัน

ซิงเกว แตร์เร (Cinque Terre) ซึ่งแปลว่า 5 เมือง หรือ 5 หมู่บ้าน ประกอบด้วย ริโอมัจจิโอเร (Riomaggiore) มานาโรลา (Manarola) คอร์นิเลีย (Corniglia) เวอร์นาซซา (Vernazza) และมอนเตออสโซ อัล มาเร (Monterosso al Mare) เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีเสน่ห์ที่สุดแห่งหนึ่งใน Italy Riviera อยู่ในเขตของอุทยานแห่งชาติในแคว้นลิกูเรีย (Liguria) ใกล้กับเมืองลา สเปเซีย (La Spezia) เป็นเมืองท่องเที่ยวที่พัฒนาจากการเป็นชุมชนประมง มีเส้นทางเดินเที่ยวที่สวยงาม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต ชายหาดและน้ำทะเล และยังเป็นแหล่งมรดกโลกซึ่งได้รับการยกย่องโดยองค์การยูเนสโก (UNESCO World Heritage Site)



ที่มา: <https://www.shutterstock.com/th/image-vector/liguria-italian-riviera-ligurian-political-map-2295521067> (สืบค้นเมื่อ 4 ก.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-36 เส้นทางท่องเที่ยวเลียบริยเวียชายทะเล Italy Riviera



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-37 โครงข่ายถนน Italy Riviera

## 2) ความสามารถในการเข้าถึงและเชื่อมต่อการเดินทาง (Accessibility and Connectivity)

พื้นที่ Italy Riviera สามารถเข้าถึงด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ดังต่อไปนี้

### 2.1) รถยนต์

การเข้าถึงได้ด้วยทางรถยนต์ค่อนข้างมีความสะดวกสบาย เนื่องจากมีทางหลวง (Highway) และถนนเลียบชายทะเล (Boulevard) และมีอุโมงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง การเดินทางด้วยรถยนต์มีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงเมืองต่าง ๆ ใน Italy Riviera และเชื่อมโยงไปถึง France Riviera ตลอดแนวชายฝั่ง โดยสามารถใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อการเดินทางหรือรถประจำทางระหว่างเมือง รวมทั้งยังมีรถประจำทางวิ่งให้บริการภายในเมืองหลายสาย ทำให้การเดินทางในพื้นที่มีความต่อเนื่องและสะดวกสบาย โดยเฉพาะในเมืองเจนัว (Genoa) ซึ่งเป็นเมืองหลวงของแคว้น

### 2.2) อากาศยาน

ในปัจจุบันการเดินทางทางอากาศได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เพราะสะดวก รวดเร็ว และราคาไม่แพง เนื่องจากมีสายการบินราคาประหยัดให้บริการจากที่ต่าง ๆ หลายสายและอยู่ใกล้กับเมืองที่มีสนามบินหลายเมือง โดยสามารถบินมายังสนามบินภายในเมืองเจนัว ได้แก่ สนามบินเจนัว ซึ่งยังมีข้อจำกัดด้านเส้นทางการบินที่ยังไม่ครอบคลุม และสนามบินในที่อื่น ๆ ของอิตาลี และใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่นานนัก อาทิ สนามบินมิลาน ใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ 2 - 3 ชั่วโมง เพื่อเข้าสู่เมืองเจนัว สนามบินปีซา (Pisa International Airport) ใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ 2 ชั่วโมงเพื่อเข้าสู่เมืองเจนัว หรือสนามบินนีส (Nice's Cote d'Azur International Airport) ก็เป็นสนามบินหลักที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการเพื่อเข้าสู่ Riviera Italy โดยใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ 2 - 3 ชั่วโมง เพื่อเข้าสู่เมืองเจนัว



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-38 ถนนสาย Italy Riviera ช่วงผ่านชายหาดบนถนน SS1 เมือง Arenzano

### 2.3) ระบบราง

การเดินทางโดยรถไฟในปัจจุบันมีความนิยมมาก หรือใช้เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทั้งที่อยู่ไกลและใกล้เส้นทาง talian Riviera และการคมนาคมทางรถไฟในเมืองเจนัวซึ่งแม้จะเป็นเมืองหลวงของแคว้น และพื้นที่ริเวียร่าอิตาลี (Italian Riviera) อื่น ๆ ขณะนี้ยังไม่มีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งหากมีรถไฟความเร็วสูงจะใช้เวลาแค่ 45 นาที ไปยังเมืองมิลาน และง่ายต่อการเดินทางมากยิ่งขึ้น ส่วนการเดินทางไปแต่ละหมู่บ้านใน Cinque Terre เส้นทางรถไฟได้รับความนิยมที่สุด ซึ่งสามารถซื้อตั๋วได้ที่ตู้ขายตั๋วอัตโนมัติเป็นตั๋วรถไฟแบบ One day pass ขึ้นลงได้ตลอดเส้นทางนั่งรถไฟ จากสถานี La Spezia Centrale ไปลงสถานีที่ต้องการเยี่ยม

ชม ซึ่งจุดจอดรถไฟจะเริ่มจากสถานี Riomaggiore Manarola Corniglia Vernazza และ สถานีของหมู่บ้านสุดท้ายคือ Monterosso

#### 2.4) เรือโดยสาร

การเดินทางโดยเรือเป็นที่นิยมมากในการท่องเที่ยว มีทั้งเรือยอร์ช เรือใบ และเรือโดยสารไป ยังเกาะต่าง ๆ ผู้คนนิยมซื้อเรือเพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวและชายฝั่งไปยังเมืองต่าง ๆ รวมถึงมีนักท่องเที่ยวต่างชาติซื้อเรือไว้เพื่อใช้ในการเดินทางช่วงวันหยุด เช่นเดียวกับใน France Riviera นอกจากนี้นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวโดยเรือสำราญขนาดใหญ่ มาถึง เมืองเจนัวซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญของอิตาลี และมีท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญรองรับ สำหรับ หมู่บ้านซิงเกว แตร์เร (Cinque Terre) ไม่มีท่าเรือสำหรับเรือขนาดใหญ่รองรับ แต่สามารถ เดินทางด้วยเรือโดยสารจากเมืองลาสเปเซีย (La Spezia) หรือปอร์โตเวเนเร (Porto Venere) เพื่อล่องเรือชมความงามของทั้ง 5 หมู่บ้านจากฝั่งทะเล

#### 3) องค์ประกอบด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ริเวียร่าอิตาลี แทบไม่ต่างจากในพื้นที่ของริเวียร่าฝรั่งเศส เนื่องจาก เป็นพื้นที่หลักทางการท่องเที่ยวของประเทศ จึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทาง ทั้ง ทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ มีท่าเรือขนาดใหญ่ในที่ต่าง ๆ มีบริการระบบขนส่งสาธารณะ ภายในเมืองและระหว่างเมือง นอกจากนี้ยังมีบริการแท็กซี่ และจักรยานสาธารณะด้วย นอกจากนี้ ในการออกแบบถนน มีการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางสำหรับการเดินสัญจร ถนนเลียบชายฝั่งทะเล (Promenade) สำหรับทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อการพักผ่อนและนันทนาการ เมืองเจนัวจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนกว่า เนื่องจากเป็นเมืองใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของแคว้น และมี ท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญได้ และมีจุดให้ข้อมูลนักท่องเที่ยวอยู่ในย่านกลางเมือง มีประจําทางวิ่ง ครอบคลุมทั้งเมือง อย่างไรก็ตาม วิธีการที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว ได้แก่ การเดินเที่ยวชมเมือง และบนถนนเลียบชายฝั่งทะเล ส่วนหมู่บ้านซิงเกว แตร์เร (Cinque Terre) มีรถไฟในการเชื่อมโยง พื้นที่เป็นหลัก แต่เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ ทำให้ในช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวมากสถานีรถไฟใน หมู่บ้านต่าง ๆ จะแออัดไปด้วยนักท่องเที่ยว

#### 4) แผนการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

เส้นทาง Italy Riviera มีการส่งเสริมแนวทางการท่องเที่ยวด้วยการใช้มรดกทางวัฒนธรรมดั้งเดิม ผสมผสานกับสถาปัตยกรรมสมัยใหม่เพื่อพัฒนาการเดินทางเรือในยุคกลาง ทำให้บรรดาเมืองเล็ก ๆ ในอิตาลีริเวียร่าได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วโลก และกลายเป็นอุตสาหกรรมอันดับหนึ่งของ แคว้น Liguria โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยวคิดเป็น ร้อยละ 14.7 ของรายได้ทั้งหมดในแคว้น Liguria กิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ Italy Riviera ส่วนใหญ่จะเป็นการท่องเที่ยวทางทะเล

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ในพื้นที่หมู่บ้านน้ำจืด แหล่งที่พักระดับหุบเขาและคาสีโน ซึ่งในพื้นที่นี้มีลักษณะภูมิอากาศที่เย็นสบายตลอดทั้งปี ด้านระบบขนส่ง มีการเดินทางเชื่อมโยงด้วยรถไฟ ตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นเส้นทางรถไฟชายฝั่งทะเลถึงประเทศฝรั่งเศส โดยจุดเด่นของลักษณะการท่องเที่ยวในพื้นที่ Italy Riviera ประกอบด้วย

- **ทำเลที่ตั้ง** มีศูนย์กลางการท่องเที่ยวอยู่ที่เมืองเจนัว เป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวริเวียร่าฝั่งตะวันออกและตะวันตกของอิตาลี
- **การจัดการทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว** มีการส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวด้วยวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ในอดีต อาทิ พระราชวังเจนัว โบสถ์โบราณในช่วงยุคสมัยศิลปะของอิตาลีเรื่องฟู ธรรมชาติของท้องทะเลและชุมชนหมู่บ้านชายทะเล เป็นต้น
- **การส่งเสริมจุดเด่นของแหล่งกิจกรรมภายในพื้นที่** โดยใช้ท่าเรือขนส่งของเจนัวร์ และกีฬาฟุตบอลของเมือง เป็นปัจจัยในการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว และดึงดูดนักท่องเที่ยวมาในพื้นที่ เป็นการเพิ่มเพื่อให้มีความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวนอกเหนือจากการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์
- **การบูรณาการและจัดการทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวภายในพื้นที่** ด้วยการเพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ อาทิ พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ พิพิธภัณฑ์ศิลปะโบราณ แหล่งร้านค้าของพื้นที่เมืองท่าเรือต่าง ๆ และคาสีโน ทำให้มีความหลากหลายของกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลาในพื้นที่ได้นานขึ้นทั้งในช่วงกลางวันและกลางคืน
- **การจัดการและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ** โดยให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระบบรางที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงหลักของการท่องเที่ยวพื้นที่ Italy Riviera จนถึง France Riviera ควบคู่กับการเดินทางทางถนน

#### 2.3.2.4 Great Ocean Road รัฐวิกตอเรีย เครือรัฐออสเตรเลีย

นอกจากถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลที่เป็นต้นแบบ France Riviera Road และ Italy Riviera Road ตามท นำเสนอไปแล้วข้างต้น ยังมีถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอีกที่หนึ่งที่มีชื่อเสียงระดับโลกเช่นเดียวกัน ถนนดังกล่าว ได้แก่ Great Ocean Road รัฐวิกตอเรีย ประเทศเครือรัฐออสเตรเลีย

##### 1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ Great Ocean Road

Great Ocean Road ถูกจัดอันดับเป็น 1 ในรายชื่อสถานที่มรดกแห่งชาติของประเทศเครือรัฐออสเตรเลีย มีระยะทางโดยรวม 240 กิโลเมตร (150 ไมล์) มีแนวเส้นทางผ่านชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศออสเตรเลีย ระหว่างเมือง Torquay และเมือง Allansford เป็นถนนที่ก่อสร้างโดยทหารที่รอดชีวิตกลับมาจากสงครามโลก ครั้งที่ 1 ระหว่างปี 1919 ถึง 1932 เพื่อเป็นการก่อสร้างเพื่ออุทิศให้ทหารที่เสียชีวิตในสงครามดังกล่าว จึงถือได้ว่า Great Ocean Road เป็นอนุสรณ์สถานแห่งสงครามที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก Great Ocean Road เริ่มต้นที่

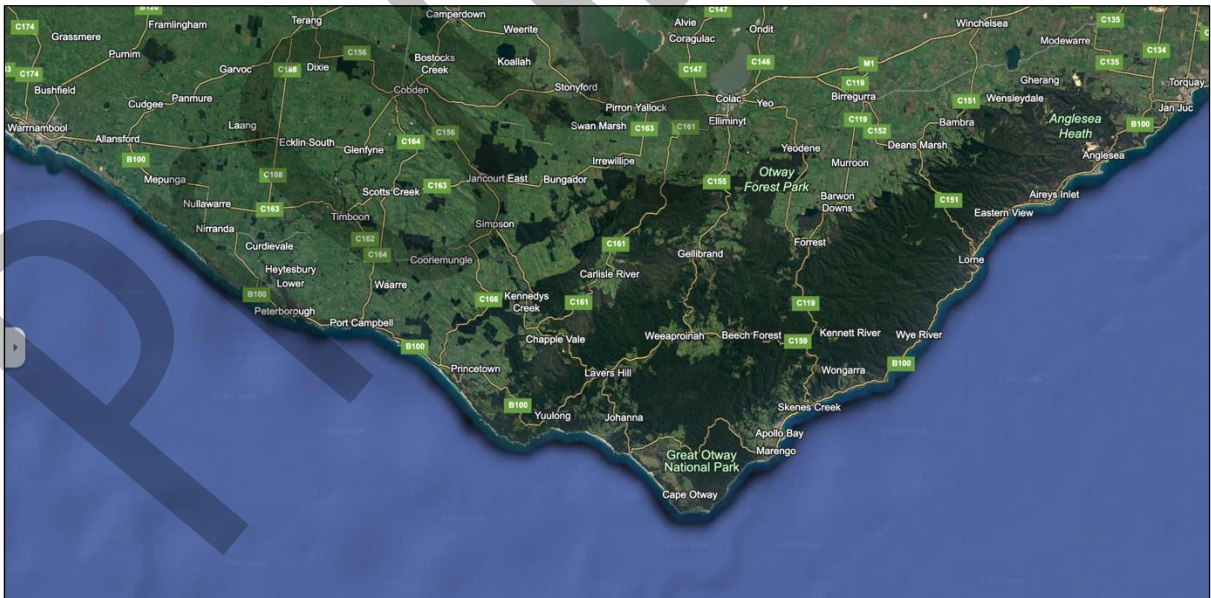


เมือง Torquay มีเส้นทางผ่านไปทางตะวันตกของเมืองไปสิ้นสุดที่เมือง Allansford ซึ่งอยู่ใกล้กับเมือง Warnambool เป็นถนน 2 ช่องจราจร และมีการจำกัดความเร็วในการขับที่ความเร็ว 50 - 100 กม./ชม.



ที่มา: Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Ocean\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Ocean_Road), (สืบค้นเมื่อ 6 พ.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-39 แนวเส้นทาง Great Ocean Road



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-40 โครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับ Great Ocean Road

## 2) ประวัติการพัฒนาถนนของ Great Ocean Road

Great Ocean Road มีความเป็นมาในจัดระดับชั้นถนน ตั้งแต่เป็นถนนท้องถิ่นเพื่อการสัญจรเดินทางในท้องถิ่น จนเป็นเส้นทางท่องเที่ยวระดับโลกในปัจจุบัน

- ปี ค.ศ. 1986 ถูกจัดเป็นทางหลวงหมายเลข 100 (State Route 100) เชื่อมระหว่างเมือง Torquay และ Allansford
- ปี ค.ศ. 1996 มีการปรับระบบการตั้งชื่อถนน โดยนำตัวอักษรมาใช้ประกอบกับตัวเลข เปลี่ยนชื่อเป็นทางหลวงหมายเลข B 100
- ปี ค.ศ. 2004 ผลจากพระราชบัญญัติ Road Management Act 2004 ทำให้เกิดการโอนย้ายสายทาง โดยความรับผิดชอบในส่วนของการบริหารจัดการและการพัฒนาสายทางของถนนสายประธานของรัฐวิคตอเรียทั้งหมด ให้อยู่ภายใต้การกำกับของ VicRoads ทางหลวงหมายเลข B 100 จึงถูกเปลี่ยนชื่อเป็น Great Ocean Road (ถนนสายประธานหมายเลข 4890) โดยมีจุดเริ่มต้นจาก ทางหลวง Surf Coast Highway ที่เมือง Torquay ไปสิ้นสุดที่ทางหลวง Princes Highway ในเมือง Allansford
- ปี ค.ศ. 2004 ในปี 2004 ยังมีการเปิดใช้เส้นทางเดิน Great Ocean Walk เชื่อมโยงเส้นทางเดินท่องเที่ยวระยะทาง 104 กม. ตามแนวชายฝั่งใกล้กับ Great Ocean Road เริ่มจากจุดท่องเที่ยวสำคัญ Apollo Bay ไปยัง Twelve Apostles
- ปี ค.ศ. 2020 เดือนธันวาคม 2020 พระราชบัญญัติ Great Ocean Road and Environments Protection Act 2020 มีผลบังคับใช้ทางกฎหมาย โดยพระราชบัญญัตินี้ ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ Great Ocean Road และองค์ประกอบอื่นโดยรอบแนวเส้นทาง ได้รับการคุ้มครองและดูแลรักษา ทั้งตัวถนน ทรัพยากรธรรมชาติโดยรอบ และสภาพแวดล้อมธรรมชาติตามแนวเส้นทาง

นอกจากนี้ Great Ocean Road ยังถูกขึ้นทะเบียนเป็นสัญลักษณ์มรดกทางวิศวกรรมแห่งชาติ (Engineering Heritage National Maker) จากองค์กร Engineers Australia ด้วย



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-41 Great Ocean Road บริเวณ Angelsea Beach



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-42 Great Ocean Road บริเวณ Port Campbell



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-43 Great Ocean Road บริเวณ Lorne Beach



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-44 Great Ocean Road บริเวณ Apollo Bay



ที่มา: <http://earth.google.com>

รูปที่ 2.3-45 Great Ocean Road บริเวณจุดสิ้นสุดเส้นทาง

### 3) สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญตามแนวเส้นทาง Great Ocean Road

Great Ocean Road มีแนวเส้นทางที่ผ่านชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะภูมิประเทศหลากหลาย และผ่านเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยว จุดชมทัศนียภาพ และสถานที่สำคัญหลายแห่งตามรายการ ไม่ว่าจะ เป็น Twelve Apostles ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เกิดจากการซ้อนทับกันของ หินปูน หรือ Anglesea เมืองขนาดเล็กชายฝั่งทะเล นอกจากนี้ ยังผ่านบริเวณสำคัญตามแนว ชายฝั่งที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก อาทิ Anglesea, Lorne, Apollo Bay, Port Campbell, Loch Ard Gorge, The Grotto, London Arch, The Twelve Apostles เป็นต้น



ที่มา: Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Ocean\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Ocean_Road), (สืบค้นเมื่อ 6 พ.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-46 ทักษณียภาพเมือง Anglesea



ที่มา: Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Ocean\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Ocean_Road), (สืบค้นเมื่อ 6 พ.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-47 ภาพถ่ายมุมสูงของ Lorne Beach



ที่มา: Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Ocean\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Ocean_Road), (สืบค้นเมื่อ 6 พ.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-48 ภาพถ่ายมุมสูงของ Apollo Bay





ที่มา: Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Ocean\\_Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Ocean_Road), (สืบค้นเมื่อ 6 พ.ย. 2566)

รูปที่ 2.3-49 London Arch

#### 4) กิจกรรมสำคัญในพื้นที่

Great Ocean Road Marathon เป็นงานวิ่งมาราธอนที่จัดขึ้นทุกปี โดยกำหนดช่วงถนน ระยะทาง 45 กม. บนช่วงถนน Great Ocean Road ระหว่าง Lorne และ Apollo Bay จัดขึ้นครั้งแรกในปี 2005 โดยงานวิ่งมาราธอนนี้ เป็นส่วนหนึ่งของเทศกาลการวิ่งแห่ง Great Ocean Road (The Great Ocean Road Running Festival)

การแข่งขันจักรยาน (Cycling) กรกฎาคม 2015 Cadel Evans อดีตแชมป์โลกจักรยานบนถนน (World Road Cycling Champion) และ Tour de France ได้รับการขนานนามให้ใช้เป็นชื่อของงานแข่งขันจักรยาน Cadel Evans Great Ocean Road Race

จากที่นำเสนอข้างต้น เป็นการทบทวนกรณีศึกษาของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) ที่ทำให้ทราบองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยของความสำเร็จในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลในบริบทที่แตกต่างกับโครงการศึกษา ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะใช้เป็นพื้นฐานในการประยุกต์ใช้เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานสำหรับโครงการศึกษานี้ ดังจะได้นำเสนอเพิ่มเติมในรายงานฉบับต่อไป

บทที่ 3

---

งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

## บทที่ 3

### งานส่วนที่ 2 : การศึกษาด้านการขนส่งและจราจร

3.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จำเป็นต่อการศึกษา รวมถึง  
โครงข่ายคมนาคมพร้อมการจัดหาภาพถ่ายหรือแผนที่ภูมิประเทศ พร้อมจัดทำข้อมูล  
ด้านการท่องเที่ยว

#### 3.1.1 งานสำรวจสภาพพื้นที่โครงการและพื้นที่เชื่อมโยง

ที่ปรึกษาได้สำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ รวมถึงข้อจำกัดต่าง ๆ เพื่อเป็น  
ข้อมูลเบื้องต้นในการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดโครงการในขั้นต่อไป โดยสำรวจครอบคลุม 6 จังหวัด  
ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ดังแสดงในรูปที่ 3.1-1 การสำรวจจะดำเนินการวัด  
ความกว้างของผิวจราจร ความกว้างไหล่ทาง รวมถึงความกว้างของเขตทาง จำนวนช่องจราจร ชนิดของผิวทาง  
ชื่อเส้นทาง ฯลฯ จากการสำรวจจะพบว่าถนนเดิมบริเวณพื้นที่โครงการนั้นประกอบไปด้วยถนนในความ  
รับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง องค์การบริหารส่วนจังหวัดและองค์การบริหารส่วนตำบล  
ต่าง ๆ ในส่วนของทล. นั้น ผิวจราจรมีสภาพดี ได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ เช่นเดียวกับทางหลวง  
ชนบทและถนนท้องถิ่นซึ่งผิวจราจรมีสภาพดีเป็นส่วนใหญ่ เขตทางของถนนส่วนใหญ่มีความกว้างเพียงพอต่อ  
การขยายผิวจราจรและไหล่ทางรวมทั้งปรับปรุงองค์ประกอบต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานของการออกแบบ  
ถนน อย่างไรก็ตาม มีบางสายทางที่เขตทางของถนนค่อนข้างจำกัด ซึ่งอาจมีการปรับลดรูปแบบเพื่อให้  
สอดคล้องกับสภาพเดิมของพื้นที่



ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566


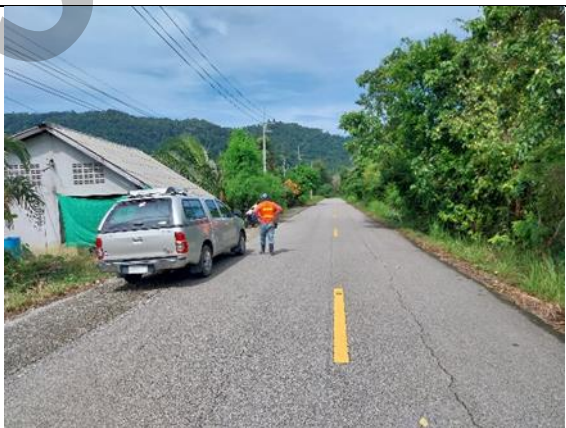
รูปที่ 3.1-1 การสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
1	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 49.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทางเป็นที่ พักอาศัย	
2	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท รน. 103.7 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 26.30 ม. สองข้างทางเป็นที่พักอาศัยและ สวนปาล์ม	
3	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงกลาง ซอยท้ายาง แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.90 ม. 9.50 ม. สองข้างทางเป็นที่พักอาศัย	




ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
4	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลกะเปอร์ ซอยท่าหัวบอน คอนกรีต 2 5.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 8.50 ม. สองข้างทางเป็นที่พักอาศัย (ถ้ามี)	
5	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลบางหิน เพชรเกษม - แหลมพ้อตา แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 17.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนปาล์ม	
6	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท รน. 1041 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 มีเลนจักรยานด้านซ้าย 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 12.50 ม. ถนนสภาพดี ด้านซ้าย เป็นสวนยาง ด้านขวาเป็น สวนปาล์ม	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
7	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลนาคา บ้านบางกล้วยนอก-บ้านท่าเรือ สุขสำราญ แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.80 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.50 ม. 12.00 ม. สองช่องทางเป็นที่พักอาศัย และสวนผลไม้	
8	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลกำพวน เพชรเกษม-หาดประภาส แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 12.30 ม. ด้านซ้ายเป็นป่า ด้านขวา เป็นบ่อกุ่ม	
9	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.40 ม. 42.00 ม. ถนนสภาพดี สองช่องทาง เป็นที่พักอาศัย	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
10	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลคุระ ซอยอ่างเตย แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 14.50 ม. สองข้างทางเป็นที่พักอาศัย และสวนยาง	
11	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลคุระ ซอยอ่างเตย แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.80 ม. ไม่มีไหล่ทาง 15.30 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่ง	
12	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา สายพังงา 2001 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 21.30 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนยางพาราและที่อยู่ ที่อาศัย	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566



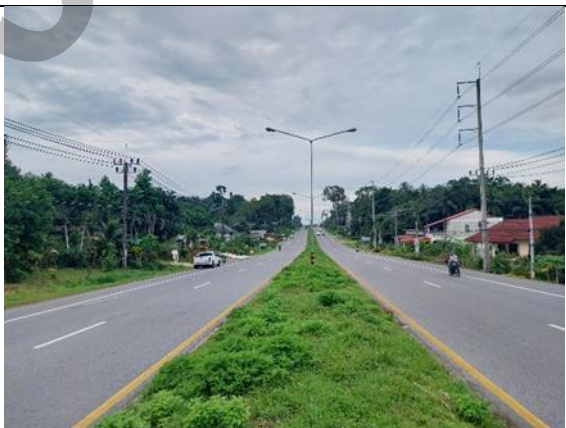


ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
13	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา สายพังงา 2001 แอสฟัลท์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 28.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนปาล์ม	
14	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลบางวัน บ้านบางครั้ง - บ้านทุ่งละออง แอสฟัลท์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.10 ม. 27.00 ม. สองข้างทางเป็นที่อยู่อาศัย และสวนปาล์ม ถนนสภาพดี	
15	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4 แอสฟัลท์ติกคอนกรีต 4 ข้างละ 10.70 ม. เกาะกลาง 1.00 ม. 57.40 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	




ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
16	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา ทางหลวงสาย 4 - บ้านน้ำเค็มหมู่ สอง แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 14.40 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่ง	
17	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลม่วง ชอยทับตะวัน แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 13.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
18	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 40.60 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
19	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลคึกคัก เขาสะบ้า - ปะการัง แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 9.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่ง และสวนมะพร้าว	
20	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลคึกคัก แหลมปะการัง แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 13.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและสวนปาล์ม	
21	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4147 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.50 ม 29.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและสวนยางพารา	




ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
22	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 39.20 ม. ถนนสภาพดี สองช่องทาง เป็นที่ยู่อาศัย	
23	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท พง 5012 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.10 ม. ไม่มีไหล่ทาง 9.55 ม. ดันซ้ายติดทะเล ถนนสภาพดี สองช่องทาง เป็นที่โล่ง	
24	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท พง 3006 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 13.30 ม. ถนนสภาพดี สองช่องทาง เป็นที่โล่ง	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
25	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 402 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 - 5 17.50 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.20 ม. 38.30 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
26	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา พังงา 1004 (สามแยกอนามัย ท่าขุน)	
27	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบล โคกลอย บ้านท่าขุนซอย 5 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.60 ม. ไม่มีไหล่ทาง 10.40 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	



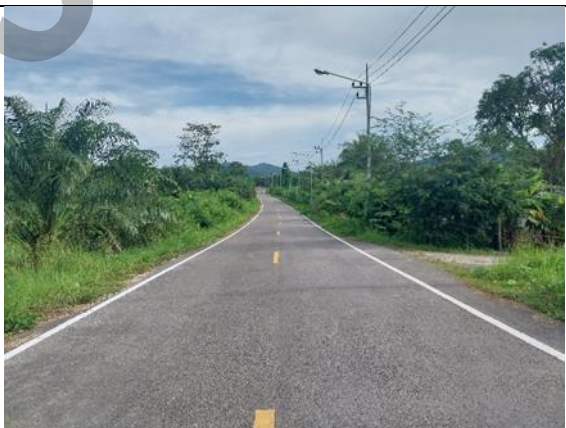
ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
28	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	ถนนส่วนบุคคล ถนนส่วนบุคคล แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 8.20 ม. ไม่มีไหล่ทาง 21.80 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง ปลูกยางพาราและ มันสำปะหลัง	
29	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบล ไม้ขาว ซอยไม้ขาว 8 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.20 ม. ไม่มีไหล่ทาง 8.80 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่ง	
30	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท ภก 4018 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไม่มีไหล่ทาง 19.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	




ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
31	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบล กมลา รายี - นาคาเล แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.50 ม. ไม่มีไหล่ทาง 12.80 ม. ถนนสภาพดี ด้านขวาติดทะเล	
32	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4030 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.90 ม. 25.90 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
33	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท พง 5029 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 14.70 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนยางพาราและสวนปาล์ม	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566




ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
34	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา ทำอยู่ - ย่านสะบ้า แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.80 ม. 12.90 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
35	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4311 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.40 ม. 29.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
36	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา พง 1002 (บางทราย - บ้านลานหมู 6) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.40 ม. 25.70 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566



ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
37	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ กบ 4039 (บ้านอ่าวลึก - บ้านแหลมสัก) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 30.80 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นส่วนป่าล้ม	
38	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ กบ 4025 (บ้านหลุมพอ - บ้านบากัน) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 17.40 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นส่วนป่าล้มและบ่อเลี้ยงกุ้ง	
39	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ กบ 4025 (บ้านอ่าวลึก - บ้านบากัน) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 7.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 22.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
40	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลเขาคคราม บ้านไทรหนั่ง - ท่าเรือบ้าน ไทรหนั่ง คอนกรีต 2 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 14.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
41	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท กบ 1003 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 30.90 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
42	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลโคกกรวด บ้านคลองกรวด แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 5.20 ม. ไม่มีไหล่ทาง 14.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนยางพารา	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
43	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบล ภูเขาทอง บ้านอิหม่าม - มีสียิมะขามทอง แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 10.60 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
44	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบล หนองทะเล บ้านดินแดงน้อยหมู่ 7 - บ้านเขากลม แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.40 ม. 19.30 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
45	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท กบ 4024 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 30.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจเบื้องต้นสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
46	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4203 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.80 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 37.70 ม. เส้นทางอุทยานแห่งชาติ นพรัตน์ธารา - หมู่เกาะพีพี	
47	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4204 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 30.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
48	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลดลิ่งชัน ซอยคลองลำถิ่ง ลูกรัง 2 4.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 10.00 ม. ถนนสภาพพอใช้ สองข้างทาง เป็นสวนปาล์ม	



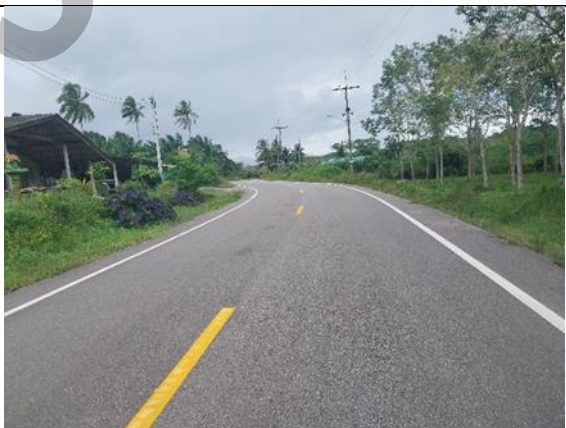
ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
49	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท กบ 4023 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.90 ม. 18.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนปาล์มและยางพารา	
50	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4206 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.90 ม. 30.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
51	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.40 ม. 40.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนปาล์ม	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
52	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลตรัง ตง ถ.1-003 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 21.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นป่าโกงกาง	
53	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลป่าหิน สีเกา - ไร่ต้นวา หมู่ 3 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.40 ม. 24.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนปาล์ม	
54	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท บ้านไร่ต้นวา - เขาเจ็ดยอด แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 0.90 ม. 19.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	




ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
55	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ตง ถ.1-0105 (สิเกา - ไม้ฝาด) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.40 ม. 30.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและที่โล่ง	
56	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4026 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.60 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.20 ม. 32.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
57	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตรัง แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 3.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นบ่อปลา	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
58	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท บ้านปากเมง - บ้านไม้ฝาด แอสฟัลท์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 17.20 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นอุทยานแห่งชาติ หาดเจ้าไหม	
59	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท ตง 4025 แอสฟัลท์ติกคอนกรีต 2 6.40 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.50 ม. 28.60 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นสวนปาล์มและ สวนยางพารา	
60	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท ตง 4008 แอสฟัลท์ติกคอนกรีต 2 6.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.30 ม. 26.80 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นป่ายูคาลิปตัส	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566






ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
61	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4235 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1 - 2 ม. 29.30 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทางเป็น ที่อยู่อาศัย	
62	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลตะเสะ หาดสำราญ-ตะเสะ คอนกรีต 2 6.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 11.30 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่ง และที่อยู่อาศัย	
63	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ตง ถ.1-0012 (หาดสำราญ - ตะเสะ) แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 20.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
64	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 404 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 29.80 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและ สวนยางพารา	
65	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 404 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 29.70 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและ สวนยางพารา	
66	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท สต. 3037 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 18.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่งและที่อยู่อาศัย	




ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
67	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 404 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 30.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและ สวนยางพารา	
68	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท สต 3037 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 6.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 15.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและที่โล่ง	
69	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	องค์การบริหารส่วนตำบลกำแพง คอนไส - ท่าแลหลา คอนกรีต 2 8.00 ม. ไม่มีไหล่ทาง 15.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและทุ่งนา	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจจนสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
70	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 4052 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 32.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่โล่ง และที่อยู่อาศัย	
71	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวงชนบท สด 4020 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 1.00 ม. 21.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย	
72	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 404 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 4 14.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 31.50 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและสวนยางพารา	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 3.1-1 ผลการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนเดิมในพื้นที่โครงการ ทั้ง 6 จังหวัด (ต่อ)

ที่	หัวข้อ	รายละเอียด	ภาพถ่าย
73	เจ้าของถนน ชื่อสายทาง ผิวทาง จำนวนช่องทาง ความกว้างผิวทาง เขตทางกว้าง รายละเอียดเพิ่มเติม (ถ้ามี)	กรมทางหลวง ทล. 406 แอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 7.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม. 24.00 ม. ถนนสภาพดี สองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัยและป่าโกงกาง	

ที่มา: กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

### 3.1.2 งานจัดทำข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

ทรัพยากรการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ครอบคลุมทรัพยากรท่องเที่ยวใน 6 จังหวัดประกอบด้วย ระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล

- **อาณาเขต**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและทะเลอันดามัน ดังนี้

ทิศเหนือ : ทางด้านจังหวัดระนอง ติดต่อกับ อ.ท่าแซะ จ.ชุมพร

ทิศตะวันออก : ทางด้านจังหวัดระนอง ติดต่อกับ อ.เมือง/สวี/พะโต๊ะ จ.ชุมพร อ.ไชยา/

: ทาฉาง/บ้านตาขุน จ.สุราษฎร์ธานี

: ทางด้านจังหวัดพังงา ติดต่อกับ จ.สุราษฎร์ธานี

: ทางด้านจังหวัดกระบี่ ติดต่อกับ จ.นครศรีธรรมราช

: ทางด้านจังหวัดตรัง ติดต่อกับ อ.ควนขนุน/อ.กงหรา/อ.ตะโหมด จ.พัทลุง

: ทางด้านจังหวัดสตูล ติดต่อกับ อ.ป่าบอน จ.พัทลุง และ อ.รัตภูมิ

จ.สงขลา

ทิศตะวันตก : ทางด้านจังหวัดระนอง ติดต่อกับ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

: ทางด้านจังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล

ติดต่อกับ ทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย

ทิศใต้ : ทางด้านจังหวัดสตูล ติดต่อกับ รัฐเปอร์ลิส/รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย

- **ลักษณะทางกายภาพ**

พื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบด้วย พื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และจังหวัดสตูลตั้งอยู่บริเวณ คาบสมุทรมหาสมุทรอินเดียเป็นแนวยาวตามแนวเหนือ - ใต้ มีพื้นที่ ดินชายฝั่งทะเลของมหาสมุทรอินเดียเป็นแนวยาวถึง 1,022.80 กิโลเมตร โดยมีลักษณะ ภูมิสังฐานเป็นทิวเขาสูงติดชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะชายฝั่งจมน้ำและเว้า ๆ แหว่ง ๆ โดยมี เกาะริมทวีป (Continental Island) และเกาะขวางกั้น (Barrier Island) กระจายตัวตลอด แนวชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปตามทล. 4 (ถนนเพชรเกษม) ประมาณ 568 - 973 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมกันทั้งสิ้นประมาณ 20,496.437 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 12,810,272.875 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 29 ของพื้นที่ภาคใต้ มีเขตการปกครอง ประกอบด้วย 6 จังหวัด 41 อำเภอ 269 ตำบล และ 1,986 หมู่บ้าน ครอบคลุมทั้งส่วนที่เป็นพื้นที่ทางบกและพื้นที่ทางทะเล ตลอดจนเกาะต่าง ๆ รวมทั้งหมด 517 เกาะ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ประกอบด้วย

จังหวัดกระบี่	มีพื้นที่ 4,708.512 ตารางกิโลเมตร
จังหวัดตรัง	มีพื้นที่ 4,941.439 ตารางกิโลเมตร
จังหวัดพังงา	มีพื้นที่ 4,170.895 ตารางกิโลเมตร
จังหวัดภูเก็ต	มีพื้นที่ 570.034 ตารางกิโลเมตร
จังหวัดระนอง	มีพื้นที่ 3,298.045 ตารางกิโลเมตร
จังหวัดสตูล	มีพื้นที่ 2,807.522 ตารางกิโลเมตร

ลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน มีพื้นที่เป็นแนวทอดยาวตามชายฝั่งทะเลอันดามันทางทิศตะวันตก ของประเทศ ตั้งอยู่บน พื้นที่ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก ลักษณะภูมิประเทศด้านตะวันตกมีแนวเทือกเขาพาดผ่าน จากจังหวัดระนองลงมาถึงจังหวัดพังงา ซึ่งเป็นต้นกำเนิดแม่น้ำสายต่าง ๆ แม่น้ำ และลำน้ำ มีความยาวไม่มากนักและไหล ลงสู่ทะเลอันดามันไปทางทิศตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ เป็นส่วนใหญ่ ลักษณะภูมิประเทศเกิดจากแผ่นดินยุบตัวลงไป ทำให้ชายฝั่งทะเลเว้าแหว่ง มีอ่าว และเกาะเล็ก ๆ มากมาย จากลักษณะภูมิประเทศที่มีความหลากหลายและสวยงามดังกล่าว ทำให้พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เหมาะแก่การพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ทางธรรมชาติในระดับนานาชาติ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**จังหวัดระนอง** มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทิวเขา หุบเขาสลับซับซ้อน ประมาณ ร้อยละ 36 ของพื้นที่จังหวัด มีพื้นที่ราบเพียงร้อยละ 14 ของพื้นที่เท่านั้น โดยทางทิศตะวันออก ของพื้นที่จะมีแนวเทือกเขาตะนาวศรีทอดตัวเป็นแนวยาวจากทิศเหนือสู่ทิศใต้ ประกอบด้วย

เขาห้วยเสียด เขานมสาว ลักษณะของพื้นที่ที่มีความลาดเอียงจากทิศตะวันออกลงสู่ทะเลอันดามันทางทิศตะวันตก โดยมีพื้นที่ติดแนว ชายฝั่งทะเลอันดามันประมาณ 69 กิโลเมตร ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่ ทั้งสิ้น 62 เกาะ เช่น เกาะพยาม เกาะสินไห เกาะช้าง และเกาะเหลา เป็นต้น

**จังหวัดพังงา** มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่อกเขาสูงสลับซับซ้อนและที่ราบสูงทางด้านตะวันตกของพื้นที่ โดยจะทอดตัวเป็นแนวยาวตามแนวเหนือใต้ มีเทือกเขาที่สำคัญได้แก่ เทือกเขาภูเก็ต ซึ่งเป็นเทือกเขาที่ต่อเนื่องมาจากเทือกเขาตะนาวศรี บริเวณตอนกลางของพื้นที่จะมีลักษณะเป็นที่ราบเชิงเขา มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 20 - 120 เมตร ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอตะกั่วป่า และอำเภอท้ายเหมือง ลักษณะของพื้นที่จะลาดเอียงจากทิศตะวันออกไปยัง ทิศตะวันตกลงสู่ทะเลอันดามัน และมีที่ราบแคบ ๆ ตามชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 239.25 กิโลเมตร โดยตามแนวชายฝั่งทะเลจะมีป่าชายเลนเกือบตลอดพื้นที่ประกอบด้วยเกาะประมาณ 105 เกาะ เช่น เกาะยาว หมู่เกาะสุรินทร์ และหมู่เกาะสิมิลัน เป็นต้น

**จังหวัดภูเก็ต** มีลักษณะเป็นเกาะที่ตั้งอยู่ตามชายฝั่งทะเล มีลักษณะทางธรณีวิทยาคล้ายคลึงกับแผ่นดินใหญ่ พื้นที่ร้อยละ 70 ของจังหวัดเป็นภูเขาทอดยาวตามแนวเหนือใต้ และอีกร้อยละ 30 เป็นที่ราบ ฝั่งตะวันตกของเกาะเป็นภูเขา ทางทิศเหนือและด้านตะวันออกเฉียงเหนือเป็นที่ราบสูง ขณะที่ด้านตะวันออกเป็นพื้นที่ราบ จังหวัดภูเก็ตมีลำน้ำ ลำห้วย และคลองขนาดเล็ก รวม 9 สายและมีแหล่งน้ำผิวดินที่เป็นพрудธรรมชาติ ชุมเหมืองเก่า และอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทานพื้นที่ชายฝั่งทะเลประกอบด้วย หาดโคลน ป่าชายเลน และพื้นที่ทรายอก ขณะที่ด้านตะวันตกเป็นหาดทรายสวยงาม นอกจากนั้น ยังมีเกาะบริวารทั้งสิ้น 32 เกาะ เช่น เกาะนก เกาะนาคาน้อย เกาะนาคาใหญ่ เกาะมะพร้าว และเกาะชี เป็นต้น

**จังหวัดกระบี่** มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาหินปูน ที่มีลักษณะเป็นภูเขาโดด ๆ เตี้ย ๆ มีลำหินปูน บ่อน้ำร้อน และแอ่งน้ำที่เกิดจากการยุบตัวของพื้นดิน สลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาด และที่ราบเชิงเขาบริเวณทางตอนบนของพื้นที่ ทางตอนกลางของพื้นที่มีแนวภูเขาที่สำคัญทอดตัวในแนวเหนือใต้ ได้แก่ ภูเขาพนมเบญจา นอกจากนั้นบริเวณด้านตะวันตกของพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบแคบ ๆ ตามชายฝั่งทะเลมีความยาวประมาณ 160 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นชายฝั่งทะเลจมตัว จึงทำให้ชายฝั่งทะเลมีลักษณะเว้าแหว่ง สูงชันต่างกัน บางบริเวณมีภูเขาติดกับชายฝั่งทะเล เช่น เขากาโรส เป็นต้น และประกอบด้วย หมู่เกาะน้อยใหญ่ ประมาณ 154 เกาะ โดยเป็นเกาะที่มีประชากรอาศัยอยู่เพียง 13 เกาะ เกาะที่สำคัญ ได้แก่ เกาะลันตา และเกาะพีพี ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามติดอันดับของโลก

**จังหวัดตรัง** มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาหินปูนเนินสูง ๆ ต่าง ๆ สลับด้วยภูเขา ใหญ่ เล็ก ถ้ำ และแอ่งน้ำที่เกิดจากการยุบตัวของพื้นดิน กระจายอยู่ทั่วไปภายในพื้นที่ เช่น

ถ้าเขาช่างหาย ถ้าเล ถ้าพระวิเศษ เป็นต้น ในขณะที่พื้นที่ราบมีสัดส่วนค่อนข้างน้อยซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในการปลูกข้าว ทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาบรรทัดทอดตัวยาวจากเหนือจดใต้ โดยเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดพัทลุง ซึ่งตามแนวทิวเขาปกคลุมด้วยป่าดงดิบที่สมบูรณ์ นอกจากนี้ทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบตามชายฝั่งทะเลมีความยาวประมาณ 119 กิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าชายเลนที่ยังคงความอุดมสมบูรณ์ ประกอบด้วยพื้นที่ที่เป็นเกาะทั้งสิ้น 46 เกาะ

จังหวัดสตูล มีลักษณะเป็นที่ราบสลับกับภูเขา พื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นเนินเขาและภูเขาสูง โดยมีเทือกเขาสำคัญ คือ ภูเขาสันกาลาศีรี พื้นที่ค่อย ๆ ลาดเอียงลงสู่ทะเลด้านตะวันตก และทิศใต้มีที่ราบแคบ ๆ ขนานไปกับชายฝั่งทะเล ถัดจากที่ราบลงไปเป็นป่าชายเลน น้ำเค็มขึ้นถึง มีป่าเสมหรือป่าโกงกางอยู่เป็นจำนวนมาก เป็นจังหวัดที่มีลำน้ำสายสั้น ๆ ไหลผ่านพื้นที่ทางตอนเหนือและทิศตะวันออกของจังหวัด ประกอบด้วยภูเขามากมายสลับซับซ้อนโดยมีทิวเขานครศรีธรรมราชแบ่งเขตจังหวัดสตูลกับจังหวัดพัทลุงและจังหวัดสงขลา และทิวเขาสันกาลาศีรี แบ่งเขตประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย และยังมีภูเขาน้อยใหญ่อยู่กระจัดกระจายในตอนกลางและชายฝั่งตะวันตก ภูเขาที่สำคัญ ได้แก่ เขาจัน เขาพญาบังสา เขาหัวกาหมิง เขาใหญ่ เขาทะนนาน เขาควนกาหลง และเขาโต๊ะพญาวัง มีเกาะน้อยใหญ่กว่า 118 เกาะ เกาะที่สำคัญ ได้แก่ หมู่เกาะตะรุเตา เกาะลิดี เกาะหินงาม เป็นต้น

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ ทั้ง 6 จังหวัด เป็นจังหวัดที่ตั้งเรียงอยู่ทางตอนใต้ของประเทศไทยตามชายฝั่งทะเลอันดามัน จึงมีลักษณะทางภูมิประเทศ และรูปแบบทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกัน ทำให้มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่คล้ายคลึงกัน ประกอบด้วยทรัพยากรท่องเที่ยวทางธรรมชาติทางทะเล เช่น หมู่เกาะต่าง ๆ แหล่งดำน้ำ ชายหาด ทรัพยากรทางธรรมชาติบนบก เช่น เทือกเขา ถ้ำ น้ำตก ทรัพยากรท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และวิถีชีวิตท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม แต่ละจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันนั้นก็ยังมีลักษณะเฉพาะ และความเป็นเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันทำให้ทรัพยากรท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดอันดามันมีความหลากหลายที่สามารถดึงดูดตลาดนักท่องเที่ยวได้หลากหลายรูปแบบทรัพยากรท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน (กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน, 2556) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 3.1.2.1 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดระนอง

จังหวัดระนองเป็นจังหวัดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายฝั่งอันดามันของการเดินทางโดยรถยนต์จากกรุงเทพมหานคร บนเส้นทางถนนทล. 4 เมื่อผ่านชุมพรเริ่มเข้าเขตจังหวัดระนองจะได้



ความรู้สึกของ “เมืองในหุบเขา” เพราะภูมิประเทศส่วนใหญ่เต็มไปด้วยภูเขา สลับซับซ้อน สองเส้นทางที่คิดเคียวสามารถสัมผัสได้กับวิวทิวทัศน์ที่สวยงาม ความเขียวชะอุ่ม ภูมิอากาศ ที่เย็นสบายของเมืองฝนแปดแดดสี่ ระนองจึงเป็นที่รู้จักว่าเป็นเมืองเล็ก ๆ ในหุบเขาที่สูง มีแหล่งน้ำพุร้อน หรือน้ำแร่ธรรมชาติที่มีคุณภาพ และมีปริมาณมาก ซึ่งปัจจุบันได้มีการพัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ เช่น ฮอตสปา และผลิตภัณฑ์จากน้ำแร่ต่าง ๆ ระนองยังขึ้นชื่อว่าเป็นแหล่งผลิตเม็ดมะม่วงหิมพานต์ คุณภาพ และผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปหลากหลายชนิด นอกจากนี้ ระนองยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมที่หลากหลายที่เกี่ยวข้องกับน้ำ จนสามารถสร้างจุดขายให้เมืองระนองเป็นเมืองท่องเที่ยว 5 น้ำ และสามารถสร้างเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศสหภาพเมียนมาได้

### เมืองท่องเที่ยว 5 น้ำ ได้แก่

- 1) น้ำแร่คุณสมบัติของน้ำแร่ที่บริสุทธิ์ติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลกไม่มีแร่กำมะถัน มีส่วนผสมของแร่ธาตุที่เป็นประโยชน์
- 2) น้ำทะเล ระนองมีเกาะแก่งและชายหาดที่สวยงามหลายแห่ง เช่น หมู่เกาะกำ ชายหาดแหลมสน เป็นต้น
- 3) น้ำคลอง (แม่น้ำ) ระนองมีแม่น้ำกระบุรีที่มีลักษณะพิเศษทางภูมิประเทศที่เป็นเอกลักษณ์เรียกว่าชวากทะเล สองฝั่งแม่น้ำมีสภาพนิเวศแบบป่าชายเลนไปตลอดจนถึงเขตอำเภอละอุ่น และคลองที่สองฝั่งมีความสวยงามตามธรรมชาติและแฝงความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น คลองละอุ่น คลองหาดส้มแป้น คลองนาคา ที่มีลัทธิพลังธารแห่งเดียวในโลก
- 4) น้ำฝน พักผ่อนเชิงสุขภาพ ฟันฟูจิตใจ เมืองแวดล้อมด้วยภูเขา มีอากาศดี
- 5) น้ำตก จังหวัดระนองมีน้ำตกหลายแห่ง เป็นลักษณะน้ำตกสูงมองเห็นได้ในระยะไกล บริเวณน้ำตกเหมาะสำหรับเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจรับประทานอาหาร น้ำตกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตกหงาว น้ำตกบุญญบาล

### ทรัพยากรการท่องเที่ยว ประกอบด้วย

- 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล
  - (1) หมู่เกาะ เกาะแก่งต่าง ๆ เช่น หมู่เกาะกำ อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติแหลมสน มีเกาะบริวารที่สำคัญ อาทิ เกาะคางคาว เกาะกำตก เกาะกำใหญ่ เกาะกำญี่ปุ่น เกาะกำนุ้ย และเกาะที่สำคัญอื่น ๆ เช่น เกาะช้าง เกาะพยาม เกาะขวาง เกาะยาวและเกาะเสียดเกาะสน เป็นต้น
  - (2) ชายหาด เช่น หาดบางเบน หาดแหลมสน หาดประพาส หาดชาญดำริ เป็นต้น
  - (3) แหล่งปะการัง
- 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) อุทยานป่าไม้ อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว อุทยานแห่งชาติกระบี่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองนาคา ยอดเขาผาซีภูเขาหญ้าหรือเขาหัวล้าน
  - (2) ถ้ำ เช่น ถ้ำหนัดได หรือถ้ำค้างคาว ถ้ำพระขยงค์ เป็นต้น
  - (3) น้ำตก ส่วนใหญ่เป็นน้ำตกสูง เช่น น้ำตกบุญญบาล น้ำตกโตนเพชร น้ำตกหงาว น้ำตกชุมแสงหรือน้ำตกสายรุ้ง น้ำตกบกกทราย น้ำตกพันเมตร เป็นต้น
  - (4) ป่าชายเลน เช่น ศูนย์วิจัยป่าชายเลนหงาว สวนรุกขชาติป่าชายเลน ป่าชายเลนละอุ่น เป็นต้น
  - (5) ธรณีสัณฐานและลักษณะภูมิประเทศที่มีลักษณะพิเศษ เช่น คอคอดกระหรือกั๊วกระ บริเวณนี้เป็นส่วนที่แคบที่สุดของแหลมมลายูระนองแกรนด์แคนยอน
  - (6) แหล่งน้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน
    - บ่อน้ำแร่ร้อนสวนสาธารณะรักษะวาริน
    - แหล่งน้ำพุร้อนบ้านทุ่งยอ พลุหลุมพี
    - แหล่งน้ำพุร้อนบ้านพรรั้ง
    - บ่อน้ำแร่ร้อนหาดยาย
    - บ่อน้ำแร่ร้อนค่ายรัตนรังสรรค์
- 3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์
- มีสถานที่สำคัญเชื่อมโยงประวัติศาสตร์สงครามโลกครั้งที่ 2 และประวัติศาสตร์คอซิมบี๊
- (1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ เช่น ซากเรือรบญี่ปุ่น เป็นต้น
  - (2) ศาสนสถาน เช่น วัดสุวรรณคีรี (วัดหน้าเมือง) วัดป่าชัยมงคล วัดหาดส้มแป้น เป็นต้น
  - (3) พระราชวัง วัง พระตำหนัก พระที่นั่งคุ้ม เช่น จวนเจ้าเมืองระนอง บ้านค่ายเจ้าเมืองระนอง เป็นต้น
  - (4) อนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน เช่น ศิลาสลักพระปรมาภิไธย สุสานเจ้าเมืองระนอง เป็นต้น
  - (5) สิ่งปลูกสร้างที่มีความสำคัญ เช่น พระราชวังรัตนรังสรรค์ (จำลอง) เป็นต้น
- 4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม วิถีชีวิตท้องถิ่น
- (1) บ้านเกาะหาดทรายดำ ตำบลหงาว เป็นหมู่บ้านเล็กๆ ของชาวประมงพื้นบ้านที่อาศัยอยู่ปากแม่น้ำของเขตพื้นที่สงวนชีวมณฑลโลก
  - (2) กลุ่มชุมชนในพื้นที่ตำบลม่วงกลวง เช่น กลุ่มมุสลิมโฮมสเตย์กลุ่มเรือประมงพื้นบ้าน กลุ่มเยาวชนอาสาสมัครและมัคคุเทศก์ท้องถิ่น เป็นต้น

- (3) หมู่บ้านซาลาเปา หมู่บ้านทับหลีสุริยวงศ์ มีแผงร้านค้าซาลาเปาของชุมชนอยู่ตลอดสองฝั่งทาง
  - (4) หมู่บ้านเขาฝาชี หมู่บ้านชายแดนไทย - พม่า มีแม่น้ำสามสายของไทยและของพม่ามาบรรจบกันเป็นพื้นที่ประวัติศาสตร์สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2
  - (5) ประมงพื้นบ้านโฮมสเตย์บ้านหาดทรายดำ ตำบลหงาว
  - (6) ชุมชนบ้านเกาะเหลา ตำบลปากน้ำ “หมู่บ้านสะอาด บรรยากาศดีตำนานกะปิอร่อย เขตชีวมณฑลชุมชนชาวเล”
  - (7) กลุ่มมโนราห์เด็กตำบลบางน้ำจืด “เชื่อมต่อการท่องเที่ยวกับศิลปวัฒนธรรมของหมู่บ้าน”
  - (8) กลุ่มรำวงคนระวีบ้านระวี ตำบลบางพระเหนือ “อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย สร้างรายได้สร้างความสามัคคีสร้างสุขภาพกาย-ใจ”
  - (9) กลุ่มหมอนไหม (บ้านหมอลำ ตำบลในวงใต้ อำเภอละอุ่น) “วัฒนธรรมพื้นที่ราบสูง สนับสนุนคนในชุมชนมีส่วนร่วม รู้รักสามัคคีมีคุณธรรม”
  - (10) กลุ่มชุมชนสองร้อยปีบ้านเกาะคณทิตำบลปากน้ำ “มาจ้อไปเทพผู้นำทางวัฒนธรรม เงินยกเกี่ยน หลากหลายวิถี”
- 5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น
- (1) ระนองแคนยอน
  - (2) สวนเกษตรเชิงสุขภาพ
- 6) กิจกรรมความสนใจเฉพาะ
- (1) สปาแร่เชิงสุขภาพ
  - (2) กิจกรรมดูนก
  - (3) ล่องแพชมพระอาทิตย์ตกลำน้ำกระบุรี
  - (4) ทัวร์หิ้งห้อยย้อนรอยประวัติศาสตร์
  - (5) ท่องเที่ยวเชิงนิเวศเขตพื้นที่สงวนชีวมณฑลโลก [Ramsar Sites Ecotour]
  - (6) พิซิตเทือกเขาสูงแห่งอันดามัน [Advanced Mountain Trekking]
  - (7) ซาฟารีและผจญภัยในระนอง [Safari and Adventure In Ranong]
  - (8) ทัวร์สุขภาพ ธรรมชาติอันดามัน [Health and Nature Life Tour]
- 7) เทศกาลงานประเพณี
- (1) งานปิดทองพระถ้าพระขยงค์ที่อำเภอกระบุรี จัดขึ้นในช่วงเทศกาลตรุษจีนของทุกปี
  - (2) งานเสด็จพระแข่งเรือ ที่อำเภอกระบุรีเป็นงานประเพณีประจำปีระยะเวลาจัดงาน 3 วัน ตั้งแต่วันแรม 1 ค่ำ ถึงแรม 3 ค่ำ เดือน 11

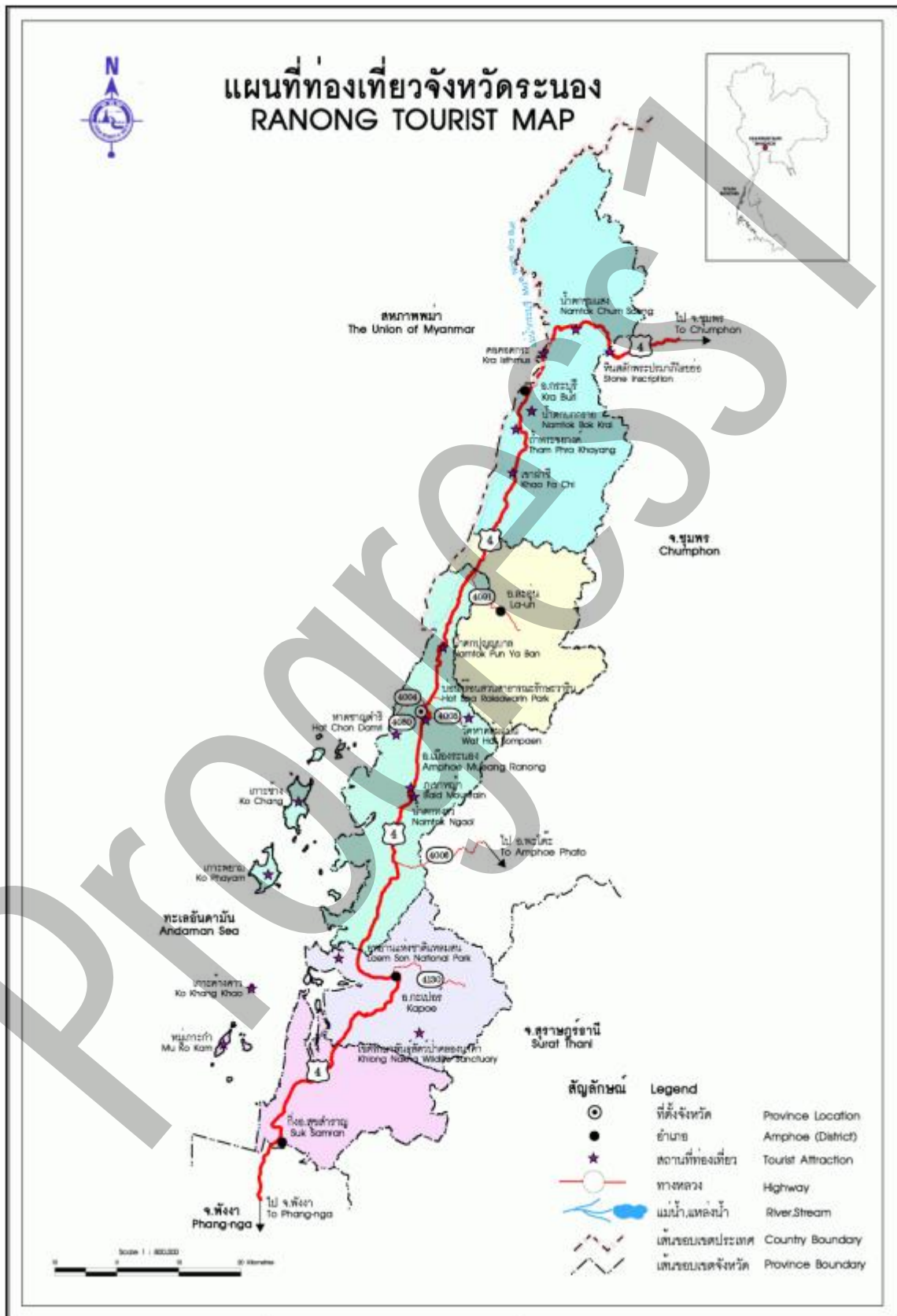
- (3) งานกาหุ เป็นงานประกวดพืชผลและจำหน่ายผลิตผลทางเกษตร จัดในช่วงปลายเดือนมีนาคมของทุกปี
- (4) งานเปิดเมืองระนอง ท่องอันดามัน เป็นงานเปิดเทศกาลท่องเที่ยวของจังหวัดระนอง จัดในช่วงเดือนเมษายน
- (5) งานประเพณีถือศีลกินผัก (กินเจ) ศาลเจ้าต่ายเต๊อี้ย เริ่มงานตั้งแต่วันที่เก้าโยงโย้ยอีกตามปฏิทินจีนซึ่งจะตรงกับเดือนไทยประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี ซึ่งจะมีการจัดงานด้วยกัน 9 วัน 9 คืน

8) สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก

- (1) ผลิตภัณฑ์จากน้ำแร่ เช่น น้ำดื่มน้ำแร่ธรรมชาติระนองสเปรย์น้ำแร่ธรรมชาติครีมน้ำแร่บำรุงผิว
- (2) ลูกประคบสมุนไพร
- (3) เม็ดมะม่วงหิมพานต์หรือกาหุ
- (4) ซาลาเปาทับทลี
- (5) กาแฟสดคั่วบด
- (6) ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป ได้แก่ กะปิ กุ้งแห้ง ปลาเค็ม
- (7) มุกและสิ่งประดิษฐ์จากเปลือกหอย
- (8) ผลิตภัณฑ์หนังปลากระเบน
- (9) ปูนีมอัดแข็ง

9) อาหารพื้นถิ่น

อาหารประจำถิ่นของระนองได้รับอิทธิพลจากอาหารของคนจีนฮกเกี้ยนที่เป็นผู้มาบุกเบิกตั้งถิ่นฐาน และได้วัฒนธรรมของอาหารมาเผยแพร่สืบมาถึงปัจจุบัน เช่น แอ้จี่ หรือ กุ้งทอด อ่าจาดปีไถ่บัก เป็นต้น



รูปที่ 3.1-2 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดระนอง

### 3.1.2.2 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพังงา

จังหวัดพังงามีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ มีเกาะแก่ง มีอุทยานแห่งชาติทางทะเลอยู่มากมายที่มีชื่อเสียงในระดับโลก เช่น ท้องทะเลอ่าวพังงาที่มีผืนน้ำสีมรกตเขาตะปูที่นักท่องเที่ยวทั่วโลกรู้จักกันดีในชื่อเจมส์บอน ไอแลนด์จากภาพยนตร์เรื่องพยัคฆ์ร้าย 007 นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพังงาส่วนใหญ่มักเป็นลักษณะโปรแกรมท่องเที่ยว 1 วัน เพื่อมาล่องเรือชมรอบ ๆ เกาะต่าง ๆ และการดำน้ำตื้นและน้ำลึกเช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน พื้นที่บริเวณเขาหลักเป็นแหล่งที่พักหลักของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีรีสอร์ทที่พักในกลุ่มนักท่องเที่ยวระดับบน นอกจากนี้พังงายังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่น่าสนใจเช่น ถ้ำลอดน้ำถ้ำลอดใหญ่และธรรมชาติของป่าโกงกาง เกาะปันหยี หมู่บ้านกลางน้ำชุมชนชาวประมงพื้นบ้าน

#### 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

##### (1) หมู่เกาะ เกาะแก่งต่าง ๆ ได้แก่

- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะสุรินทร์เหนือ เกาะสุรินทร์ใต้ เกาะไข่ (เกาะตอร์นิยา) เกาะกลาง (เกาะปาจุมบา) และเกาะรี (เกาะสต็อก)
- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะหุยง เกาะปายัง เกาะปาหยัน เกาะเมียง เกาะห้า เกาะปายูเกาะห้วกะโหลก (เกาะบอน) เกาะสิมิลัน เกาะบางู และเกาะตาชัย เป็นต้น
- อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะปันหยีเกาะลระวะ เกาะพันัก เกาะห้อง เกาะทะเลคู่ เป็นต้น
- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระ-เกาะพระทอง มีเกาะสำคัญ ได้แก่ เกาะระ เกาะพระทอง เกาะปลิง เกาะลูกตุ้ม เกาะไข่นอก เกาะไข่นอก เกาะยาวน้อย และเกาะยาวใหญ่ เป็นต้น

##### (2) ชายหาด ได้แก่ แหลมปะการัง ชายทะเลเขาหลัก หาดบางสัก ชายทะเลท่านุ่น ชายทะเล ท้ายเหมือง เป็นต้น

##### (3) แหล่งปะการัง ได้แก่

- แนวปะการังน้ำตื้น พบได้ที่หมู่เกาะสุรินทร์บริเวณอ่าวแม้อยาย อ่าวช่องขาด อ่าวสุเทพ อ่าวจาก อ่าวผักกาด เกาะตอร์นิลา เกาะมังกร หมู่เกาะสิมิลัน และเกาะผ้า เป็นต้น
- แนวปะการังน้ำลึก พบได้ที่หมู่เกาะสิมิลัน พื้นที่ใกล้เคียงหมู่เกาะสุรินทร์ เช่น กองหินริเชลี เป็นต้น

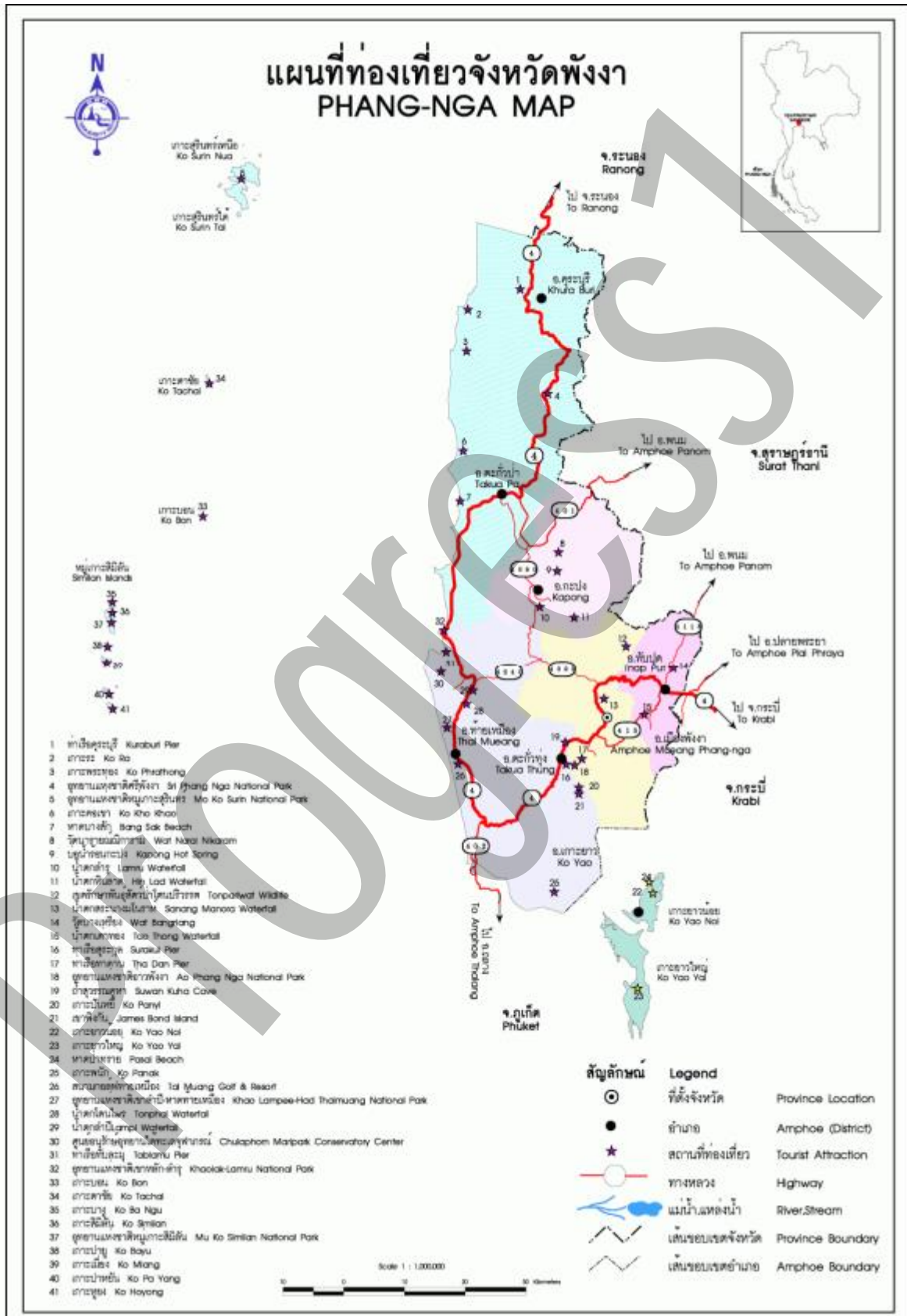
##### (4) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

#### 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้แหล่งน้ำ
    - อุทยานแห่งชาติเขาลำปี-หาดท้ายเหมือง
    - อุทยานแห่งชาติศรีพังงา
    - อุทยานแห่งชาติเขาลำปี-ลำรู่
    - เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าโดนปรีวรรต
  - (2) ถ้ำ ได้แก่ ถ้ำพุงช้าง ถ้ำถ้ำชีสวรรค์ และถ้ำลูกเสือ เป็นต้น
  - (3) น้ำตก เช่น วนอุทยานธารงามโนราห์ น้ำตกโดนช่องฟ้า น้ำตกลำรู่ น้ำตกเตาทอง วนอุทยานน้ำตกรามัญ น้ำตกลำพร้าว น้ำตกหินลาด น้ำตกตาหนัง น้ำตกโดนหินรา และน้ำตกโดนชิงแห่งอยู่ในอุทยานแห่งชาติศรีพังงา น้ำตกโดนไพร น้ำตกลำปืออยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติเขาลำปี-หาดท้ายเหมือง เป็นต้น
  - (4) ป่าชายเลน ป่าชายหาด และป่าพรุ เส้นทางศึกษาธรรมชาติปาง เป็นเส้นทางศึกษาธรรมชาติป่าชายเลน ป่าชายหาด และป่าพรุ เป็นต้น
  - (5) ธรณีสัณฐานและภูมิประเทศที่มีลักษณะพิเศษ ได้แก่ ถ้ำลอด เขาตะปูเขาพิงกัน เป็นต้น
- 3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์
- (1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ เขามาจุมิภาพเขียนโบราณกำแพงค่ายเมืองโบราณบ้านทุ่งตึก
  - (2) ศาสนสถาน เช่น วัดราษฎร์อุปถัมภ์หรือวัดบางเหริย อำเภอบึงนาราง วัดนารายณิการามวัดสุวรรณคูหา
  - (3) สิ่งปลูกสร้างอื่นที่มีความสำคัญ เช่น ศาลหลักเมืองพังงา ศาลาเทวดาน้ำร้อน
- 4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ได้แก่ วิถีชีวิตท้องถิ่น
- วิถีชีวิตชุมชนมอแกนหรือชาวเลที่อ่าวไทรเลนและอ่าวบอน
  - ตลาดใหญ่ตะกั่วป่า
- 5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น
- แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา ทางวิทยาศาสตร์หรือทางธรรมชาติเช่น ศูนย์อนุรักษ์อุทยานใต้ทะเลจุฬารามณ์ บ่อนูบาลเต่ากองทัพเรือภาค 3 สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าจังหวัดพังงา
- 6) กิจกรรมท่องเที่ยว/กิจกรรมความสนใจเฉพาะ
- พายเรือแคนูล่องแพ ถ้ำพุงช้าง
  - ล่องแก่งน้ำตกโดนปรีวรรต
  - ล่องเรือแคนูเกาะพนัก
- 7) เทศกาลงานประเพณี

- ประเพณีปล่อยเต่า จัดขึ้นในช่วงเดือนมีนาคมของทุกปี ณ บริเวณชายหาดท้ายเหมือง
- งานแห่เทพเจ้าศาลเจ้ามาจ้อโป้จัดขึ้นในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคมของทุกปี ณ บริเวณริมถนนสายใน เขตตำบลถ้ำน้ำผุด
- งานประเพณีลอยเรือชาวเล หรือชาวมอแกนที่เกาะสุรินทร์จัดขึ้นในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคมของทุกปี
- งานบรวงสรวงเทวรูปพระนารายณ์และบริวาร จัดขึ้นในช่วงเดือนพฤษภาคมของทุกปี ณ บริเวณอุทยานพระนารายณ์
- งานประเพณีถือศีลกินผักจังหวัดพังงา จัดขึ้นในวันขึ้น 1-9 ค่ำ เดือน 9 ของจีน (ประมาณเดือนกันยายน - ตุลาคม ของทุกปี)





รูปที่ 3.1-3 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดพังงา

### 3.1.2.3 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดกระบี่

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยวทางทะเลในระดับโลก โดยมีเกาะพีพีเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลัก โดยมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีรูปทรงสีสันแปลกตา เหมาะแก่การล่องเรือชมวิวดูปะการัง ที่เกาะไก่ เกาะทับ อ่าวไร่เลย์ถ้ำพระนาง นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งโบราณคดี เช่น แหล่งถ้ำโบราณคดีที่มีภาพเขียนสีหรือหลักฐานเครื่องมือสมัยก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณวัตถุที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติคลองท่า่อม

#### 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะ เกาะแก่งต่าง ๆ เช่น หมู่เกาะพีพีหมู่เกาะในทะเลอ่าวนาง หมู่เกาะในอ่าวท่าเลน หมู่เกาะลันตา หมู่เกาะในทะเลเหนือคลอง หมู่เกาะในทะเลอ่าวลึก หมู่เกาะปอดะ มีเกาะที่สำคัญ คือ เกาะปอดะ ทะเลแหวก เกาะห้อง เกาะศรีบอยา เกาะจัม (เกาะปู) เป็นต้น
- (2) ชายหาด มีทั้งตามชายหาดในอำเภอเมืองและตามเกาะต่าง ๆ ได้แก่ หาดนพรัตน์ธารา อ่าวนาง อ่าวไร่เลย์อ่าวน้ำเมา หาดคลองม่วง หาดทับแขก หาดเกาะกวาง อ่าวท่าเลน แหลมกรวด เป็นต้น

#### 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้แหล่งน้ำ เช่น อุทยานแห่งชาติเขาพนมเบญจา
  - เขตสวนป่าเขาทอง มีภูเขาและสระน้ำธรรมชาติหลายแห่ง เช่น สระแก้ว สระน้ำลอด สระเชิงเขา สระจรเข้ขาว สระน้ำทิพย์สระน้ำคราม สระมรกต สระห้วยแก้ง และสระน้อย เป็นต้น
  - เส้นทางศึกษาธรรมชาติทุ่งเตียว
  - แม่น้ำกระบี่
  - สระมรกต
  - อุทยานแห่งชาติธารโบกขรณี
  - บ้านพรุท่าปอม คลองสองน้ำ
- (2) กระบี่ มีภูเขา โพรงถ้ำ เพิงผามากมาย แหล่งถ้ำที่สำคัญที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว แยกได้ 2 ประเภท คือ แหล่งถ้ำสวยงาม และแหล่งถ้ำโบราณคดีที่สำคัญมีดังนี้
  - แหล่งถ้ำในเขตอำเภอเมือง เป็นแหล่งถ้ำที่สำคัญสวยงามมาก อีกทั้งยังเป็นแหล่งถ้ำโบราณคดีคือ ถ้ำพระนาง ถ้ำพระนางใน (ถ้ำเพชร) ถ้ำไสไทย ถ้ำเสด็จ ถ้ำเขาผึ้ง ถ้ำเสือ ถ้ำหมอบเขียว ถ้ำหมื่นจันทร์ถ้ำพญานาค (ไวกิ่ง) ถ้ำหลังโรงเรียน ถ้ำเพชร

- ถ้าบัวทอง ถ้าพระ ถ้าวิมาน ถ้าเรียน ถ้าขนานน้ำ ถ้าหนองพุด ถ้าลูกหนู ถ้าลูกหมา และถ้านาพรุ เป็นต้น
- แหล่งถ้าในเขตอำเภออ่าวลึก เป็นแหล่งถ้าที่สำคัญสวยงามมาก อีกทั้งยังมีภาพเขียนสีแหล่งโบราณคดี คือ ถ้าโต๊ะหลวง ถ้าเพชร ถ้าผีหัวโต (ถ้าหัวกะโหลก) ถ้าเขาตีบนุ้ย ถ้าเขาเกาะยอ ถ้าชาวเล ถ้าลอด ถ้าเขาพระ ถ้าเขาราง ถ้าเทพนิมิตร ถ้าเสื่อน้อย ถ้าเขานุ้ย ถ้าสระยวนทอง ถ้าทะเลพัว ถ้าเพชร ถ้าผ้าม่าน และถ้าลอดเหนือ เป็นต้น
  - แหล่งถ้าในเขตอำเภอปลายพระยา ลักษณะของถ้าจะมีหลักฐานเครื่องมือสมัยก่อนประวัติศาสตร์มากมายคือถ้ำวาริรินทร์ ถ้ำนาผาคริง ถ้ำแห้ง ถ้ำน้ำซำ ถ้ำทำบุญ ถ้ำต้นเหียง ถ้ำเขายิงหมี่ ถ้ำเขาเขน ถ้ำเขาเกราะ ถ้ำชิงบ่อเพลง ถ้ำรอบ ถ้ำเขาห่างขาว ถ้ำบางแก้ว ถ้ำลูกหนู ถ้ำนาพรุ ถ้ำเขาแก้ว และถ้ำสระ เป็นต้น
  - แหล่งถ้าในเขตอำเภอคลองท่อม ส่วนใหญ่จะเป็นหลักฐานทางโบราณคดีคือถ้ำพระ ถ้ำลาน ถ้ำจุมูกวาย (เขาสามหน่วย) ถ้ำหน้าผิงเขาขาวปราบประ และถ้ำรอบแผ่นดินเสมอ เป็นต้น
- (3) น้ำตก เช่น สระมรกต น้ำตกห้วยโต น้ำตกห้วยสะแด น้ำตกคลองแห้ง น้ำตกต้นน้ำตกหินเพิง น้ำตกคลองจาก น้ำตกสายฝน น้ำตกโตนเตียว น้ำตกธารโบกขรณี เป็นต้น
- (4) แหล่งน้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน ได้แก่ น้ำตกร้อนคลองท่อม มีลักษณะเป็นธารน้ำพุร้อน ผุดมีสารกำมะถันเจือจางเป็นส่วนประกอบ อุทยานน้ำพุร้อนกระบี่ ญัฐวาริรินทร์น้ำพุร้อน บ่อน้ำพุร้อน บ้านบ่อदान น้ำพุร้อนเค็ม เป็นต้น
- (5) ธรณีสัณฐาน และภูมิประเทศที่มีลักษณะพิเศษ เช่น ที่เขาขนานน้ำ สุสานหอย 75 ล้านปี เป็นแหล่งซากฟอสซิลเปลือกหอยที่ทับถมกันเป็นเวลานาน
- (6) ป่าชายเลน ป่าชายหาดและป่าพรุ เช่น ที่ป่าชายเลนบ้านบ่อท่อ เป็นต้น

### 3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

- (1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ
- ถ้ำพญานาค (ไวกิ่ง/พีพีเล) มีภาพเขียนสีสมัยประวัติศาสตร์
  - ถ้ำผีหัวโต มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์
  - ถ้ำแหลมเกาะยอ มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์
  - แหลมไฟไหม้มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์
  - แหลมชาวเล/ถ้ำชาวเล
  - เขากาโรส มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์

- เขาเขียนในสระ มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์
  - เขาขนาบน้ำ (ดาบน้ำ) มีภาพเขียนสีสมัยก่อนประวัติศาสตร์
  - วัดถ้ำเสือ พบหลักฐานทางโบราณคดี
- (2) แหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ
- พิพิธภัณฑวัตถุคลองท่อม
- 4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม
- วิถีชีวิตท้องถิ่น
- ตัวเมืองกระบี่
  - กลุ่มเลี้ยงปลาในกระชัง บ้านเกาะกลาง
  - วิถีชีวิตชุมชนบ้านเกาะกลาง ตำบลคลองประสงค์
- 5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น
- (1) พิพิธภัณฑเฉพาะทาง
- พิพิธภัณฑสถานวัดแก้วโกรวาราม
- (2) จุดชมทิวทัศน์สวนสาธารณะสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเช่น สวนเจ้าฟ้าสวน  
ธาตา วัดถ้ำเสือ จุดชมทิวทัศน์เมืองกระบี่ 360 องศา
- (3) กำแพงประวัติศาสตร์
- (4) ประติมากรรมปูดำ



### 3.1.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต

เป็นเมืองที่ทำรายได้สูงสุดจากการท่องเที่ยว มีโรงแรม มีศูนย์การค้า มีสาธารณูปโภคที่เพียงพอสามารถรองรับต่อการพัฒนาให้เป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการลงทุนในการประกอบธุรกิจด้านการท่องเที่ยวที่ครบวงจร และเป็นจังหวัดที่มีความเจริญ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศและทางทะเลในภูมิภาคที่สามารถเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศได้อย่างสะดวก หากพัฒนาศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและรักษาสภาพแวดล้อมให้คงอยู่ ก็จะเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและสร้างรายได้ให้กับประเทศที่ยั่งยืน นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 เห็นชอบให้ผลักดันจังหวัดภูเก็ตก้าวไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ด้วย

#### 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะต่าง ๆ จังหวัดภูเก็ต มีเกาะบริวารทั้งหมด 39 เกาะ ส่วนใหญ่อยู่ทางตะวันออกและทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต เกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่
  - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต ได้แก่ เกาะราชาใหญ่ เกาะราชาน้อย เกาะเฮ เกาะโหลน เกาะบอน เกาะแก้ว และเกาะไม้ท่อน เหมาะสำหรับการพักผ่อนชายหาด ดำน้ำดูปะการัง (เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน) ตกปลา (เกาะราชาน้อย) และพักผ่อน บนเกาะแก้วมีรอยพระพุทธรูปจำลองตั้งอยู่ด้วยเกาะที่มีที่พักให้บริการบนเกาะ ได้แก่ เกาะราชาใหญ่ เกาะเฮ เกาะโหลน และเกาะไม้ท่อน (รีสอร์ทส่วนตัว) เป็นต้น
  - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต ได้แก่ เกาะตะเกาใหญ่ มีสิ่งที่น่าสนใจคือ นกเงือกและมีที่พักแรมบริการบนเกาะ
  - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกของเกาะภูเก็ตบริเวณอ่าวสะบ้า เกาะรังใหญ่ เกาะมะพร้าวเกาะไข่นอกเหมาะสำหรับพักผ่อนชายหาดและเล่นน้ำ ที่เกาะรังใหญ่มีสิ่งที่น่าสนใจ คือ ฟาร์มหอยมุกกิจกรรมพายเรือแคนูและขี่จักรยานรอบเกาะ
  - เกาะที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกของเกาะภูเก็ตใกล้กับอ่าวปอ ได้แก่ เกาะนาคาน้อย มีฟาร์มหอยมุกและการสาธิตการเลี้ยงมุกให้นักท่องเที่ยวชม มีร้านอาหารทะเลบริการแต่ไม่มีที่พักแรม
  - เกาะแรดและเกาะนาคาใหญ่ ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างรีสอร์ทหรูของเอกชนรองรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- (2) ชายหาด จังหวัดภูเก็ตมีชายหาดอยู่หลายแห่งซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติจำนวนมากในแต่ละปีส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะ ชายหาดที่สำคัญ ได้แก่

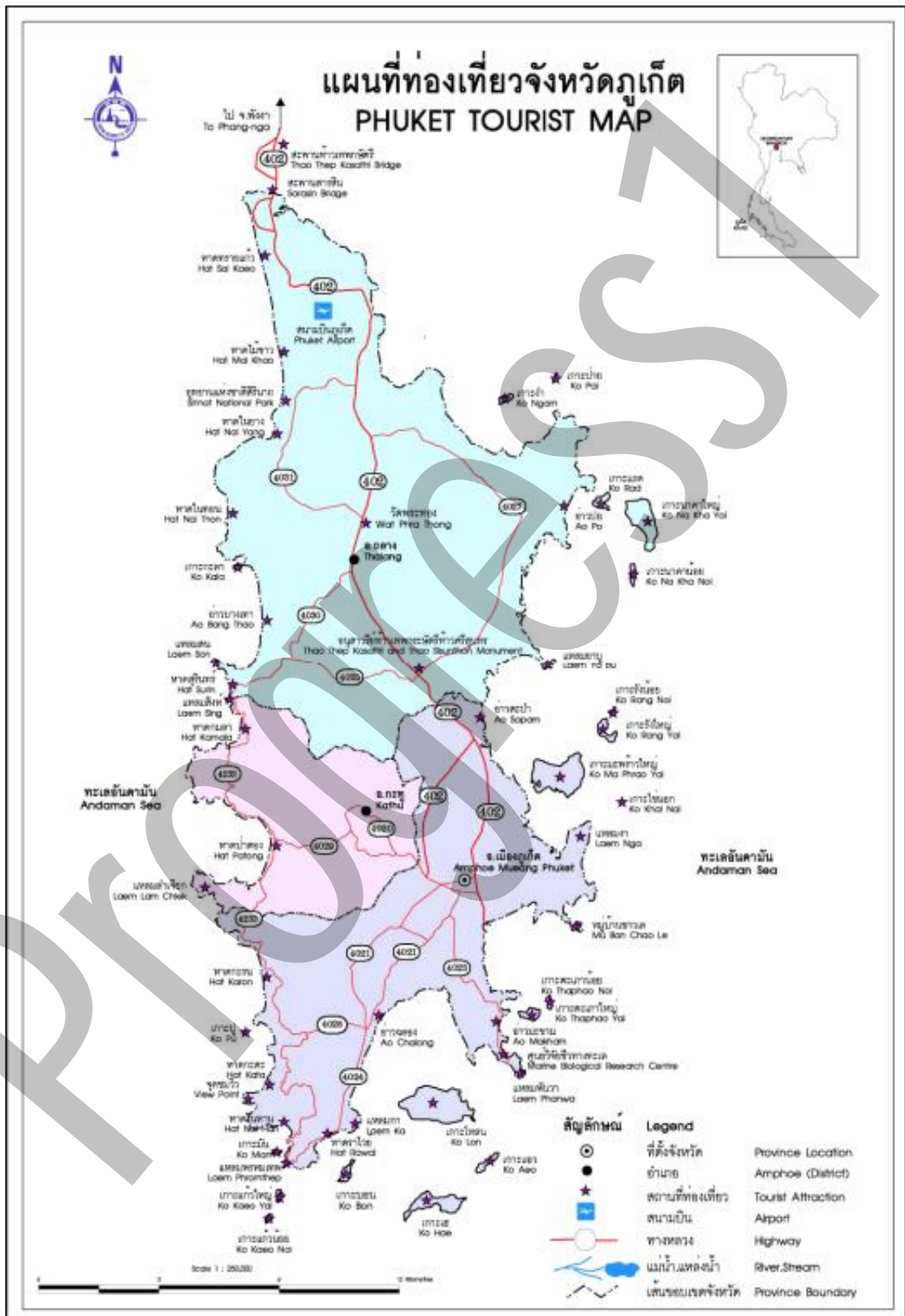
- หาดป่าตอง หาดกะตะ หาดกะรน เป็นหาดทรายยาว มีกิจกรรมการท่องเที่ยว คึกคักตลอดทั้งวัน ทั้งกิจกรรมชายหาด กิจกรรมกีฬาทางน้ำ กิจกรรมบันเทิงและ นันทนาการรูปแบบต่างๆ
  - หาดสุรินทร์หาดกมลา หาดกะหลิม หาดในหาน หาดราไวย์เป็นชายหาดทรายที่ไม่ ยาวนัก มีกิจกรรมการท่องเที่ยวที่คึกคักน้อยกว่า 3 หาดแรก
  - ชายหาดอ่าวบางเทา หาดลาอัน เป็นชายหาดที่เงียบสงบและเป็นที่ตั้งของโรงแรม ที่พัก และบ้านพักตากอากาศรองรับกลุ่มผู้มีรายได้อูสูง
  - ชายหาดที่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติสิรินาถ ได้แก่ หาดทรายแก้ว หาดไม้ขาว หาด ในยาง หาดในทอน เป็นชายหาดที่ค่อนข้างเงียบสงบ ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึง กุมภาพันธ์จะมีเต่าทะเลขึ้นมาวางไข่ เริ่มมีการก่อสร้างโรงแรมที่พักรับกลุ่มผู้มี รายได้อูสูง
  - อ่าวต่าง ๆ ทางฝั่งตะวันออก มีทิวทัศน์ที่สวยงามแต่ไม่เหมาะในการลงเล่นน้ำ จึง เป็นที่ตั้งของท่าเรือไปเกาะต่างๆ และมารีน่า ได้แก่อ่าวปอ อ่าวสะบ้า อ่าวภูเก็ต อ่าวมะขาม และอ่าวฉลอง
- (3) แหล่งปะการัง ซึ่งเป็นแหล่งกิจกรรมดำน้ำตื้นและดำน้ำลึก ได้แก่
- หมู่เกาะราชา เกาะเฮ เกาะไม้ท่อน หินหมู่สังนอกและหินหมู่สังใน (Anemone Reef และ Shark Point)
  - เรือจมคิงส์ครุยเซอร์ (ระหว่างเกาะภูเก็ตและเกาะพีพี)
- 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก
- (1) ภูเขา ป่าไม้เช่น สถานีพัฒนาและส่งเสริมการอนุรักษ์สัตว์ป่า เขาพระแก้ว
  - (2) น้ำตก เช่น น้ำตกโตนไทร น้ำตกบางแป
  - (3) ป่าชายเลน ป่าชายหาด ป่าพรุ เช่น ศูนย์ศึกษาธรรมชาติท่าฉัตรไชย ป่าชายเลน บ้านบาโรง
  - (4) จุดชมทิวทัศน์ ได้แก่ แหลมพรหมเทพ แหลมกาแหลมพันวา หาดกะตะ - กระรน เขาขาด
- 3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์
- (1) ศาสนสถาน ได้แก่ วัดฉลอง พระพุทธมิ่งมงคลเอกนาคคีรีวัดพระทอง วัดพระนาง สร้าง วัดม่วงโกมารภัจจ์ (เขียมซีประวัติศาสตร์ที่เดียวในภูเก็ต) วัดไชยธาราราม (พระบรมสารีริกธาตุ) วัดสี่ลสุภาราม (แหล่งปฏิบัติธรรมหลวงปู่สุภาณุตสิโล)
  - (2) อนุสาวรีย์อนุสรณ์สถาน ได้แก่ อนุสาวรีย์ท้าวเทพกษัตรี และท้าวศรีสุนทร
- 4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม
- (1) วิถีชีวิตท้องถิ่น

- ตัวเมืองภูเก็ต
  - เกาะมะพร้าว มีหมู่บ้านประมงที่ยังคงวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม
  - ชุมชนป่าคลอก
  - ชุมชนบางโรง
  - ชุมชนบ้านไม้ขาว
  - ชุมชนกมลา
  - ชุมชนกระตุ้
  - ชุมชนบ้านบ่อแร่
  - ชุมชนประมงบ้านราไวย์
  - ชุมชนบ้านคนที
- (2) แหล่งวัฒนธรรมประเพณีและหัตถกรรมพื้นเมือง
- ศูนย์ศิลปวัฒนธรรมจังหวัดภูเก็ต
  - ชุมชนบ้านคอเอน
  - ชุมชนบ้านแซน
  - ศูนย์อนุรักษ์มรดกท้องถิ่นกะตุ้
- (3) แหล่งสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์
- อาคารเก่าแก่สไตล์ชิโนโปรตุกีสบริเวณถนนกลาง ถนนตีบุก ถนนพังงา ถนนกระบี่ ถนนเยาวราช
  - ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต
  - ธนาคารนครหลวงไทย
  - ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหลังเก่า
  - อาคารสำนักงานที่ดิน
  - บ้านหลวงอำนาจนราภิรักษ์
  - บ้านพระยาวิชิตสงคราม (เมืองกลางเก่า)
  - บ้านพระพิทักษ์ชินประชา
- 5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น
- (1) พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง
- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติถลาง
  - พิพิธภัณฑ์เปลือกหอย
  - พิพิธภัณฑ์ภูเก็ตไทยหัว
  - พิพิธภัณฑ์เหมืองแร่



- (2) สวนสนุก สถาบันเทิง
  - ภูเก็ตแฟนตาซี
  - ไซมอน คาบาเรย์
  - ฟาร์มจระเข้และสวนเสือภูเก็ต
  - ไดโนปาร์ค
  - หมู่บ้านไทยและสวนกล้วยไม้ภูเก็ต
  - สวนสาธารณะที่เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของคนในจังหวัดและนักท่องเที่ยวที่สะพานหินและเขารัง
  - บริเวณหาดป่าตอง มีสถาบันเทิงยามค่ำคืน และร้านค้าต่าง ๆ
- (3) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์หรือทางธรรมชาติ
  - อควาเรียมภูเก็ต
  - สวนผีเสื้อ
  - สวนสัตว์ภูเก็ต
  - โครงการคืนชนนีสู่ป่า
- (4) จุดชมทิวทัศน์สวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
  - สวนสาธารณะเขารัง
  - สวนสาธารณะสะพานหิน
- 6) กิจกรรมท่องเที่ยว/กิจกรรมความสนใจเฉพาะ
  - แหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาทั้งสถานที่ประกอบกิจกรรมกีฬาทางบก เช่น สนามกอล์ฟ สนามขี่ม้า แหล่งตกปลา สถานที่ประกอบกิจกรรมกีฬาทางน้ำ เช่น วินด์เซิร์ฟ เคเบิลสกี สถานที่ประกอบกิจกรรมกีฬาผาดโผน (Extreme games) เช่น บันจี้จัมพ์เพนทบอล โกวคาร์ท ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณหาดป่าตอง บนเกาะภูเก็ตมีสนามกอล์ฟกระจายอยู่ 5 แห่ง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอกลาง 4 แห่ง และอำเภอกะทู้ 1 แห่ง
  - กิจกรรมเดินไต้ทะเล (Sea Walking) ที่เกาะเฮ ปัจจุบันมีการสร้างแหล่งดำน้ำแห่งใหม่ บริเวณอ่าวบางเทา โดยนำซากเครื่องบินรบสมัยสงครามเกาหลีมาทำเป็นปะการังเทียม จำนวน 10 ลำ ห่างจากชายฝั่ง 1 กิโลเมตร ลึก 15-20 เมตร
  - แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ได้แก่ สปา มีให้บริการตามโรงแรมระดับ 4-5 ดาว ศูนย์บริการทางการแพทย์ (Medical health care center)
- 7) เทศกาลงานประเพณี
  - งานควิลซิลเวอร์ไทยแลนด์เซิร์ฟซีรี่ (มูนชูน ไรเดอร์)
  - งานลากูน่า ภูเก็ต อินเทอร์เน็ตบนชั้นแนล มารารอน

- การประกวด แข่งขันทักษะทางวิชาการท้องถิ่น ระดับภาคใต้
  - งานภูเก็ต เรส วีค (ซิก เซนส์)
  - งานภูเก็ตอินเตอร์เนชั่นแนลแฟชันวีค
  - งานภูเก็ต มิวสิค เฟสติวัล
  - งานควิลซิลเวอร์ไทยแลนด์เซิร์ฟ
  - งานควิลซิลเวอร์ไทยแลนด์เซิร์ฟ
  - งานภูเก็ต ฟู้ด แอนด์เบเวอร์เรจ โชว์
  - งานภูเก็ต วอล์ค แอนด์รัน
  - เทศกาลถือศีลกินผักจังหวัดภูเก็ต
  - งานภูเก็ต แอนด์อันดามัน ทราเวล เทรด
  - เทศกาลเปิดฤดูกาลท่องเที่ยว จังหวัดภูเก็ต
  - งานแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทาน
  - ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า
  - การแข่งขันลากูน่าภูเก็ตไตรกีฬา
  - งานแสดงเรือนานาชาติ
  - งานรำลึกสินามิ
- 8) **สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก**
- น้ำพริกกุ้งเสียบ แกงไตปลา
  - ผาบาติก
  - เม็ดมะม่วงหิมพานต์
  - ขนมเต่าสอ
  - เครื่องประดับจากไข่มุก



รูปที่ 3.1-5 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต

### 3.1.2.5 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง

เป็นจังหวัดที่เป็นฐานการผลิตสำคัญด้านการเกษตร เป็นจังหวัดที่มีการปลูกเป็นเมืองท่าที่มีการติดต่อกับต่างประเทศมาตั้งแต่โบราณกาล จึงมีมนต์เสน่ห์น่าค้นหา หากสามารถพัฒนาจังหวัดตรังให้เป็นฐานด้านการส่งออกที่เชื่อมโยงทางทะเล ก็จะเพิ่มศักยภาพด้านการค้าการลงทุนให้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรม และเป็นฐานกระจายสินค้าอันดามัน

#### 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

- (1) หมู่เกาะ และเกาะแก่งต่าง ๆ เช่น เกาะสุกรหรือเกาะหมูเกาะลิบง เกาะกระดาน เกาะไห เกาะมุก ถ้ำมรกต เกาะรอก เกาะหลาวเหลียง เกาะเกตรา เป็นต้น
- (2) ชายหาด ได้แก่ ที่ทำการอุทยานหาดเจ้าไหม มีอ่าวที่สำคัญ ได้แก่ อ่าวเนียง อ่าวไม้ อ่าวช่องลม หาดปากเมง หาดเจ้าไหม หาดหยงหลิง หาดราชมงคล หาดยาว หาดสำราญ แหลมหยงสตาร์ เป็นต้น
- (3) แหล่งปะการัง ได้แก่ เกาะม้า เกาะเชือก เกาะแหวน เกาะตะเกียง เป็นต้น
- (4) แหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายาก/พืชน้ำ
  - แหล่งหญ้าทะเลที่เกาะลิบงอำเภอกันตัง เป็นที่อาศัยของพะยูน (เงือกแห่งท้องทะเล)
  - หาดปากเมง มีร่องรอยของการฝังตัวของหอยหายากใกล้จะสูญพันธุ์ชนิดหนึ่งคือหอยตะเกา

#### 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- (1) ภูเขา ป่าไม้แหล่งน้ำ ได้แก่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าคลองลำชาน สถานีพัฒนาและส่งเสริมการอนุรักษ์สัตว์ป่าเขาช่อง ทะเลสองห้อง
- (2) ถ้ำ เช่น ถ้ำเขาช้างหาย ถ้ำเล ถ้ำเขากอบ ถ้ำเจ้าไหม - ถ้ำเจ้าคุณ เป็นต้น
- (3) น้ำตก ได้แก่ น้ำตกโตนเต๊ะ น้ำตกกระซอ่ง น้ำตกสายรุ้ง น้ำตกเจ้าพะ น้ำตกไพรสวรรค์ น้ำตกลำปลอก น้ำตกโตนตก น้ำตกน้ำพ่าน ร้อยชั้นพันวัง น้ำตกเขาช่อง น้ำตกปากแจ่ม เป็นต้น
- (4) แหล่งน้ำพุร้อน เช่น วนอุทยานบ่อน้ำร้อนกันตัง เป็นต้น
- (5) แหล่งดูสัตว์ป่าพืชน้ำ
  - พญากง (สัตว์ครึ่งบกครึ่งน้ำ ลักษณะคล้ายกบและคางคก แต่มีขนาดใหญ่กว่าดวงตาจะมีสีแดงจัดเมื่อกระทบแสงไฟในยามค่ำคืน มีมากที่อำเภอรัษฎา พบเห็นได้บริเวณริมฝั่งคลอง หรือลำห้วย)

- วังนกน้ำ เป็นบึงน้ำ หรือแอ่งน้ำ และป่าพรุ อยู่ที่อำเภอวังวิเศษ เป็นที่พักอาศัยของนกเป็ดน้ำที่อพยพหนีความหนาวจากประเทศจีน และนกท้องถิ่นหลากหลายชนิด

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์

- (1) ซากอารยธรรม แหล่งโบราณคดีเมืองโบราณ ได้แก่ ภูเขาหลักจัน ภูเขาชุมทอง วัดคีรีวิหาร ภูเขาสาย ถ้ำตรา เขาโพธิ์โทน เป็นต้น
- (2) ศาสนสถาน ศาสนสถานที่สำคัญ ได้แก่ วัดถ้ำพระพุทธ วัดภูเขาทอง ภูเขาสาย วัดนิคประทีป วัดกะพังสุรินทร์ วัดจอมไตร วัดตรังคภูมิพุทธาวาส วัดมงคลสถาน คริสตจักรตรัง เป็นต้น
- (3) อนุสาวรีย์อนุสรณ์สถาน ได้แก่ อนุสาวรีย์พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เขาปินะ ลายพระปรมาภิไธยย่อ “ปปร.๑๐/๑๐/๗๑” เป็นหลักฐานสำคัญที่จารึกเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2471

4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

- (1) แหล่งวัฒนธรรมประเพณีและหัตถกรรมพื้นเมือง ได้แก่
  - หมู่บ้านขนมเค้ก ชมกรรมวิธีและขั้นตอนการทำขนมเค้กของฝากจากเมืองตรังที่มีชื่อเสียงจากต้นตำรับที่ตำบลลำภูรา
  - บ้านนาหมื่นศรีเป็นชุมชนวิสาหกิจทำผ้าทอมือ
- (2) แหล่งสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ เช่น สถานีรถไฟกันตัง ท่าหนักโปร่งอุทยานจวนผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง บ้านตระกูลคีรีรัตน์

5) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

- (1) พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง เช่น พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำราชวมงคล พิพิธภัณฑ์พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี
- (2) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์หรือทางธรรมชาติ เช่น สวนพฤกษศาสตร์สากลภาคใต้ (ทุ่งค่าย) เป็นต้น
- (3) จุดชมทิวทัศน์สวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สระกะพังสุรินทร์ สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ 95 (ทุ่งน้ำผุดหรือเขาแปะช้อย) สวนสาธารณะควนตำหนักจันทร์ หรือสวนตำหนักจันทร์ เป็นต้น

6) กิจกรรมท่องเที่ยว/กิจกรรมความสนใจเฉพาะ

- นั่งรถตุ๊กตุ๊ก
- ดูนกทะเล
- ดำน้ำตื้น

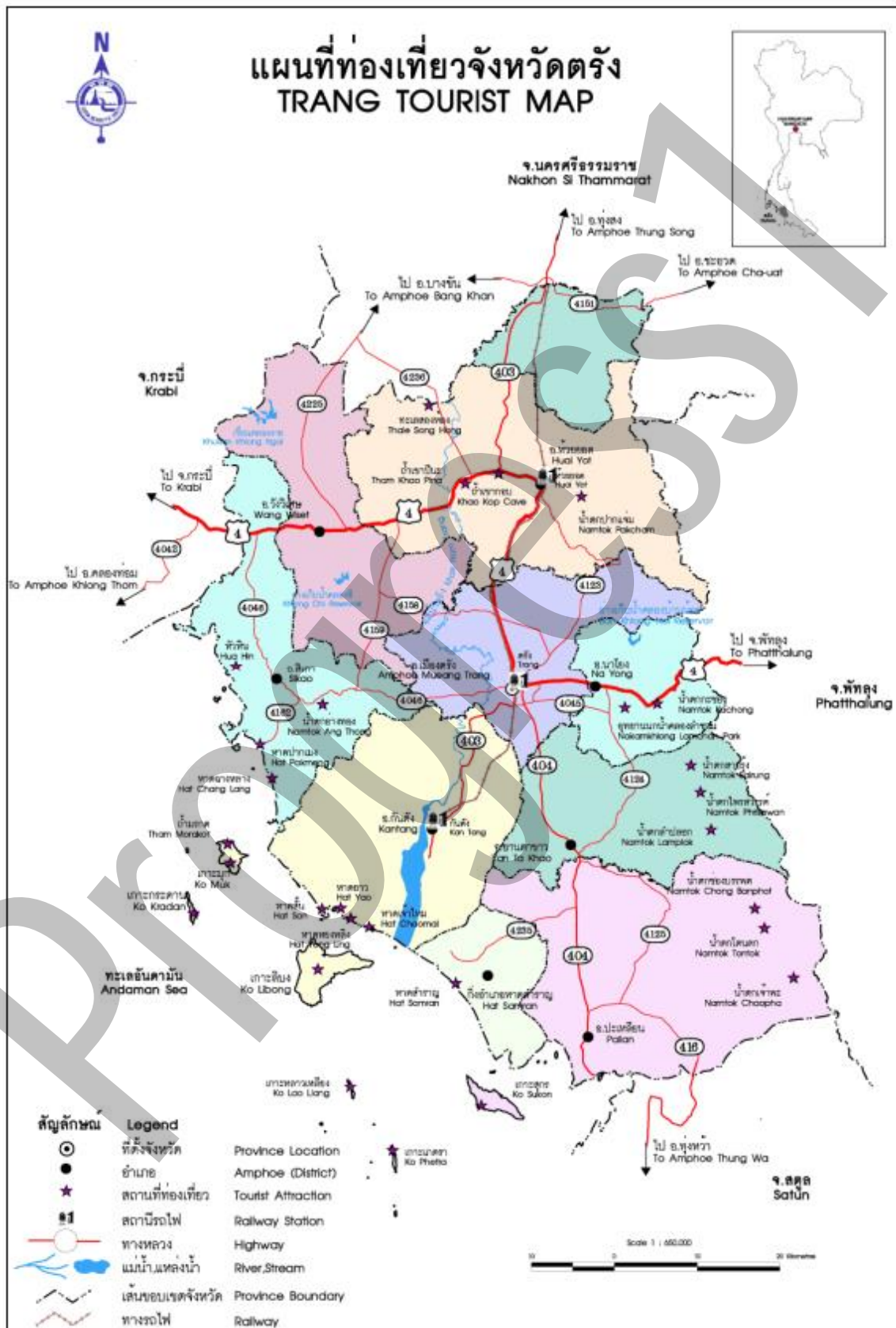
- ไต่บันไดเทียมยอดไม้
- เดินป่าปากแจ่ม
- หาดหอยตะเกา
- ดำน้ำลึก, หินแดง
- ตกปลาทะเล
- ตามรอยพะยูน
- เดินป่าสัมผัสก้อนเมฆ ภูเขาเมฆ เส้นทางเดินป่า ชมความอุดมสมบูรณ์ของผืนป่าแห่ง  
เทือกเขาบรรทัด ต้นไม้แคระบนยอดเขาสูง และทัศนียภาพอันสวยงามของ 2 ฝั่ง  
ทะเล 2 จังหวัด คือ อ่าวไทย (พัทลุง) และอันดามัน (ตรัง) เป็นต้น

#### 7) เทศกาลงานประเพณี

- งานเทศกาลขนมเค้ก จัดขึ้นในเดือนสิงหาคม ให้เลือกซื้อเป็นของฝากจากเมืองตรัง  
ตรังมีชื่อเสียงในการทำขนมเค้กมาช้านาน โดยเฉพาะที่บ้านลำภูรา เป็นแหล่งผลิต  
ขนมเค้กมาแต่ดั้งเดิม เอกลักษณ์ของขนมเค้กของชาวตรังจะไม่ใช้ครีมตกแต่งหน้า  
เค้ก
- งานวิวาท์ใต้สมุทร จัดขึ้นเดือนกุมภาพันธ์ทุกปีหนุ่มสาว ทั้งชาวไทยและ  
ต่างประเทศทั่วโลก มาเข้าร่วมพิธีวิวาท์ใต้ทะเลตรัง
- งานวัฒนธรรม ประเพณีของดีเมืองตรัง จัดขึ้นเดือนกันยายนทุกปีรวบรวมวัฒนธรรม  
ประเพณีของดีที่มีในจังหวัดตรังทุกอำเภอมาแสดง ประเพณีการถือศีลกินเจของคนตรัง
- งานเฉลิมพระชนมพรรษาและงานกาชาดจังหวัดตรังจัดขึ้นระหว่าง วันที่ 5 - 15  
ธันวาคมทุกปี เป็นงานที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของจังหวัดตรังและของภาคใต้ มีการออ  
กร้านจัดนิทรรศการแสดงสาธิต จำหน่ายผลิตภัณฑ์การแสดงศิลปวัฒนธรรม และ  
มหรสพต่าง ๆ ตลอดงาน
- ประเพณีไหว้พระจันทร์ทุกปีในคืนวันเพ็ญเดือนแปดที่ชุมชนทุ่งยาว อำเภอปะ  
เหลียน
- การจัดงานอนุรักษ์หอยตะเกา ประจำปีในวันเสาร์ - อาทิตย์สัปดาห์ที่ 3 ของเดือน  
พฤศจิกายน
- ประเพณีชักพระ
- งานเบิกฟ้าเมืองตรัง
- งานเทศกาลหมูย่าง เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว  
ของจังหวัดตรัง ช่วงเดือนกันยายนของทุกปี

#### 8) สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก

- ผ้าทอนาหมื่นศรีที่กลุ่มทอผ้านาหมื่นศรี
  - ไม้เทพธาโร ที่ศูนย์ผลิตภัณฑ์แกะสลักไม้เทพธาโร
  - ขนมเค้กเมืองตรัง ที่มีชื่อเสียงจากต้นตำรับที่ตำบลลำภูรา
- 9) อาหารพื้นถิ่น
- อาหารเช้าแบบชาวตรัง ได้แก่ โกปี๋ ข้าว ขนมจีบ อีวซาก้วย ปาท่องโก๋และหมูย่าง



รูปที่ 3.1-6 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดตรัง



### 3.1.2.6 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล

เป็นจังหวัดที่มีรายได้หลักมาจากภาคการท่องเที่ยว ภาคเกษตร และการประมง อีกทั้งยังเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันทางการขนส่งและการค้าชายแดน เนื่องจากมีพื้นที่และท่าเรือที่สำคัญ เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นสิงคโปร์ มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย จังหวัดสตูลมีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งการท่องเที่ยวทางทะเล และการท่องเที่ยวชุมชน จังหวัดสตูลจึงเหมาะแก่การพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการท่องเที่ยวชุมชนจากศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก การพัฒนาจึงมุ่งสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับโลก และยังเป็นจังหวัดสุดเขตแดนใต้ฝั่งอันดามันของประเทศไทย มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งทางทะเล การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก เช่น เกาะหลีเป๊ะ เกาะตะรุเตา เป็นต้น อีกทั้งยังมีชื่อในสถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่เปิดให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปสำรวจ และทำกิจกรรมสันทนาการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการล่องแก่ง พายเรือคายัค สถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีชื่อเสียง ได้แก่ น้ำตกวังสายทอง น้ำตกบริพัตร ถ้ำภูผาเพชร ถ้ำเลสเตโกดอน เป็นต้น

#### 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางทะเล

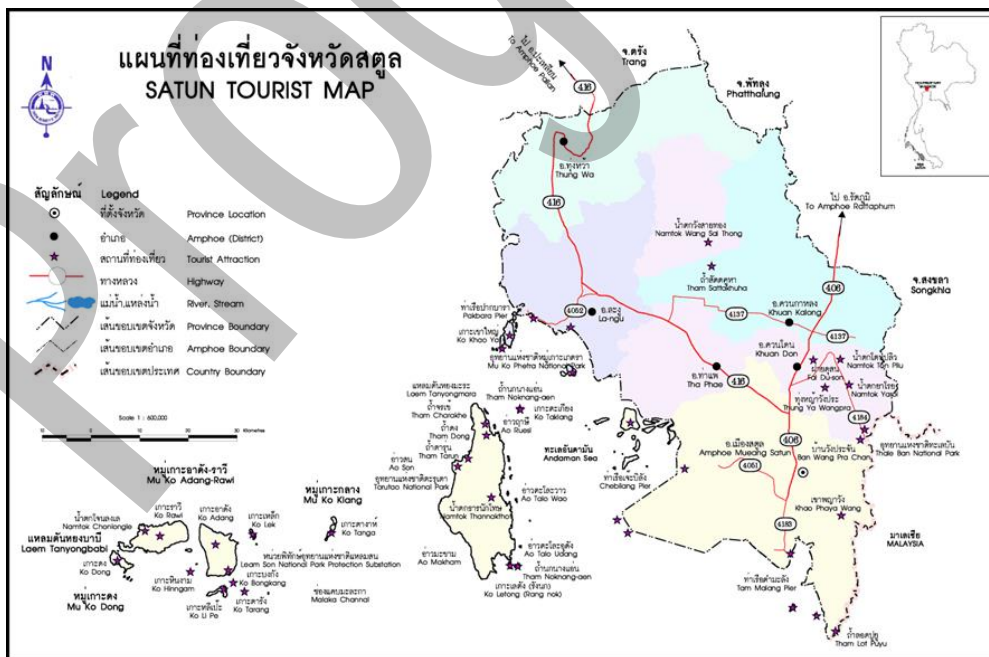
- อุทยานแห่งชาติตะรุเตา
- เกาะกลาง และเกาะไข
- เกาะหลีเป๊ะ
- เกาะหินงาม
- หมู่เกาะเกตรา
- หาดสันหลังมังกร
- แหลมตันหยงโป
- หาดทรายยาว
- เกาะบุโหลน
- อุทยานแห่งชาติทางทะเลหมู่เกาะเกตรา
- หาดปากบารา
- อุทยานแห่งชาติทะเลบัน
- แหลมตันหยงโปและหาดทรายยาว

#### 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทางบก

- น้ำตกวังสายทอง
- น้ำตาบริพัตร
- น้ำตกยาโรย
- บ่อน้ำพุร้อนทุ่งน้อย

- ถ้ำเอสเตโกดอน
  - ถ้ำภูผาเพชร
  - น้ำตกป่าหนั่น
  - ถ้ำเจ็ดคด
  - ถ้ำลอดปูซู
- 3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์
- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสตูล คลุหาสน์กูเด็น
  - พิพิธภัณฑ์ช่างตีเหล็กดำบรรพ์ทุ่งหว้า
  - แหล่งโบราณคดีเขาโต๊ะพะยว้าง
- 4) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม
- วัดชนาธิปเฉลิม
  - มัสยิดมำบัง
  - ศาลเจ้าพ่อตะรุเตา
  - ชุมชนบ้านหัวทาง เป็นหมู่บ้านเก่าแก่มียุกว่า 100 ปี แหล่งท่องเที่ยวภายในชุมชน ได้แก่ หาดหอยขาว ภูเขาเฟื่องฟ้า รอยเท้ามนุษย์โบราณ ล่องเรือชมธรรมชาติป่าชายเลน เป็นต้น
- 5) เทศกาลงานประเพณี
- งานมหกรรมเทศกาลโรตีสองดีเมืองสตูล เป็นการแสดงและจำหน่ายโรตีสองดีของจังหวัดสตูล ที่มีหลากหลายประเภท โดยเฉพาะการจัดทำโรตีสองดี รอยเท้า การโชว์ซำซัก โดยจะจัดเดือนมกราคมของทุกปี
  - งานแข่งขันว่าวประเพณีจังหวัดสตูล จะจัดขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ ของทุกปี
  - งานแข่งขันการตกปลา "ตะรุเตา - อาดัง พิชชิงค์พ" เป็นการแข่งขันตกปลาที่มีผู้เข้าร่วมแข่งขันทั้งในและต่างประเทศจำนวนมาก โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย มีการแห่ขบวนมังฉา
  - งานวันข้าวโพดหวานอำเภอท่าแพ เป็นงานประจำปีของอำเภอ ภายในงานมีการจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรที่ขึ้นชื่อ คือ ข้าวโพดหวาน ซึ่งมีรสชาติหวานอร่อย จัดประมาณเดือนมีนาคมของทุกปี
  - งานวันเมาลิดกลางจังหวัดสตูล เป็นงานที่จัดขึ้นเพื่อเป็นการรำลึกถึงพลักรธรรมคำสอน และผลงานของท่านนบีมุฮัมมัด เพื่อเป็นการส่งเสริมสถาบันศาสนาอิสลามและเพื่อฝึกกำลังของพี่น้องมุสลิมในการร่วมกันแก้ปัญหาที่สำคัญของจังหวัด จัดเดือน พฤษภาคม ของทุกปี

- งานประเพณีลอยเรือของชาวเลเกาะหลีเป๊ะ ซึ่งทำกันปีละ 2 ครั้งคือ ในเดือน 6 (พฤษภาคม) และเดือน 12 (พฤศจิกายน) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลอยบาปและเป็นการเสี่ยงทายในการประกอบอาชีพได้กระทำกันมานานแล้ว ผู้เริ่ม คือ "โต๊ะมีหลี" ซึ่งชาวเลถือว่าเป็นการพบรคนสำคัญเพราะเป็นผู้บุกเบิกเกาะนี้เป็นคนแรก และเป็นที่เคารพนับถือของชาวเลเป็นอย่างยิ่งในขณะมีชีวิตอยู่
- งานวันจำปาตะและของดีเมืองสตูล เป็นการแสดงสินค้าผลิตผลด้านการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้ที่สำคัญของจังหวัด จัดเดือน กรกฎาคม ของทุกปี
- งานมหรรมอาหารจานเด็ดและของดีเมืองสตูล เป็นงานแสดงฝีมือการทำอาหารพื้นบ้านของชาวสตูล ภายในงานมีอาหารจำหน่ายจำนวนมากล้วนเป็นอาหารที่ขึ้นชื่อของจังหวัดสตูล โดยจะจัดงานประมาณเดือนสิงหาคมของทุกปี
- งานประเพณีถือศีลกินเจ เป็นงานประเพณีของคนไทย เชื้อสายจีนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดสตูล จัดขึ้นประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี ณ บริเวณศาลเจ้าไป๋เจ้เก้ง อำเภอเมืองสตูล เทศกาลกินเจเป็นความเชื่อของชาวจีนที่ถือเอาวันที่ 1 เดือน 9 ของทุกปี
- งานเปิดฤดูกาลท่องเที่ยวทางทะเลจังหวัดสตูล มีเป้าหมายหลักเพื่อท่องเที่ยว ณ อุทยานแห่งชาติตะรุเตา ที่มีหาดสวย น้ำใส หาดทรายขาว เช่น เกาะอาดัง เกาะหลีเป๊ะ โดยเฉพาะเกาะตะรุเตา ซึ่งเป็นแหล่งประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ชมการแข่งขันหินรกตะรุเตา ชมการแสดงแสง สี เสียง และวิถีชีวิตของชาวเล จัดเดือนธันวาคมของทุกปี

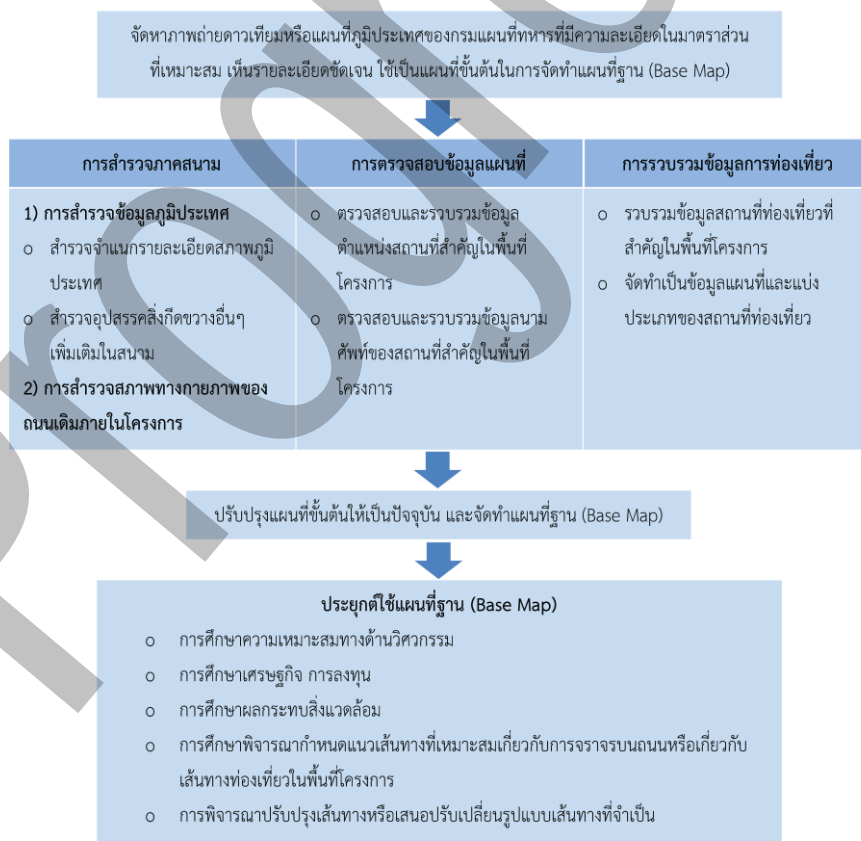


(กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน, 2560: 13)

รูปที่ 3.1-7 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดสตูล

จากศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก การพัฒนาจึงมุ่งสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับโลกด้วยการรักษามนต์เสน่ห์ของศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อเป็นฐานในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศและกลุ่มจังหวัด เพื่อก้าวเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางแห่งการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก และให้ความสำคัญกับการรักษากลุ่มนักท่องเที่ยวหรือลูกค้าในตลาดเดิมที่เคยมีประสบการณ์เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ หรือความประทับใจในภาพลักษณ์เดิมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ให้สร้างรายได้ อย่างยั่งยืน และการพัฒนาเพิ่มคุณภาพการบริการพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน สร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่และสร้างกลไกด้านการตลาดเพื่อเพิ่มกลุ่มนักท่องเที่ยว รวมทั้งการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจสาขา ก็จะเป็นการรักษ่อนดามันให้มีความมั่นคง และยั่งยืน เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญให้กับชาติที่จะนำมาสู่ความมั่งคั่งอย่างแท้จริง

จากที่กล่าวข้างต้น สามารถสรุปเป็นแผนภาพขั้นตอนการดำเนินงานได้ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-8



รูปที่ 3.1-8 ขั้นตอนการดำเนินงานในการจัดทำแผนที่ฐาน (Base Map) ของโครงการ

### 3.2 งานสำรวจและจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจราจรบนถนน หรือทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานส่วนนี้เริ่มจากการรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจรจากกรมทางหลวงซึ่งได้สำรวจปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินเป็นประจำทุกปี พร้อมจัดทำรายงานสถิติปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average annual daily traffic หรือ AADT) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทาง รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลดังกล่าวจะแสดงบนแต่ละช่วงควบคุมอันประกอบด้วย หมายเลขทางหลวง (Route No.) และช่วงควบคุม (Control section) โดยทางหลวงสายหนึ่งประกอบด้วยหลายช่วงควบคุม ซึ่งแต่ละช่วงควบคุมจะมีการเก็บข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ จำนวนยานพาหนะแยกตามประเภท สัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ และปริมาณจราจร เป็นต้น โดยข้อมูลปริมาณจราจรจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ปี 2565 แสดงในตารางที่ 3.2-1 และ รูปที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี 2565 บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ

ทางหลวงสาย	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม	% ของยานยนต์หนัก	จักรยาน 2 ล้อ และ จักรยาน 3 ล้อ	สามล้อเครื่อง และ จักรยานยนต์	แขวงทางหลวง	จังหวัด
4	701	น้ำรอด - พอดหินช้าง	428+490	5,722	802	5	9	58	9,270	1,661	1,663	892	2,387	22,469	29.685	2	1219	ขท.ชุมพร	ชุมพร
4	702	พอดหินช้าง - วังครก	451+513	5,764	2,609	157	1	235	2,694	1,725	1,664	1,659	1,714	18,222	38.404	168	1513	ขท.ชุมพร	ชุมพร
4	801	เสียบญวน - กระบุรี	490+753	4,570	924	99	39	24	2,260	369	266	250	205	9,006	12.803	4	1508	ขท.ระนอง	ชุมพร
4	801	เสียบญวน - กระบุรี	528+103	1,134	688	69	10	5	3,573	206	245	116	110	6,156	11.241	13	1274	ขท.ระนอง	ระนอง
4	802	กระบุรี - พงาว	565+823	2,187	1,802	94	56	12	1,187	259	296	181	112	6,186	14.808	6	1594	ขท.ระนอง	ระนอง
4	802	กระบุรี - พงาว	590+103	1,942	1,445	297	48	9	1,745	438	366	156	74	6,520	16.733	32	979	ขท.ระนอง	ระนอง
4	802	กระบุรี - พงาว	608+465	6,231	1,252	94	48	16	1,923	297	294	53	50	10,258	7.389	34	2802	ขท.ระนอง	ระนอง
4	803	พงาว - อ่าวเคย	644+321	956	471	55	58	12	2,374	160	97	43	22	4,248	9.228	15	1360	ขท.ระนอง	ระนอง
4	803	พงาว - อ่าวเคย	675+021	1,307	1,062	18	2	6	966	132	144	96	44	3,777	11.226	14	1062	ขท.ระนอง	ระนอง
4	803	พงาว - อ่าวเคย	691+821	395	316	15	4	8	1,414	71	52	80	7	2,362	9.399	5	893	ขท.ระนอง	ระนอง
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	711+821	2,570	250	51	16	11	1,704	275	332	212	88	5,509	16.954	16	1789	ขท.พังงา	พังงา
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	741+421	2,235	90	12	13	13	1,463	94	271	74	43	4,308	11.792	8	1015	ขท.พังงา	พังงา
4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	762+021	2,704	244	35	34	22	763	270	238	179	89	4,578	18.174	2	1312	ขท.พังงา	พังงา
4	902	ตะกั่วป่า - บางสัก	770+127	5,026	4,803	468	268	69	866	403	349	297	219	12,768	12.57	195	3252	ขท.พังงา	พังงา
4	903	คลองบางตีสอ - นาเหนือ	874+208	2,758	1,441	108	102	124	2,020	526	485	426	484	8,474	25.336	8	1331	ขท.พังงา	พังงา
4	903	คลองบางตีสอ - นาเหนือ	900+727	321	135	0	0	0	64	31	23	20	5	599	13.189	19	263	ขท.พังงา	พังงา
4	904	นาเหนือ - เขาคราม	925+127	2,489	2,309	63	25	114	2,904	472	426	166	121	9,089	14.567	43	1612	ขท.พังงา	กระบี่
4	904	นาเหนือ - เขาคราม	941+327	5,477	2,630	171	96	127	3,157	410	455	293	260	13,076	12.55	36	2363	ขท.พังงา	กระบี่
4	1001	บางสัก - ห้วยเหมือง	825+553	1,779	1,073	18	2	20	2,406	142	68	56	41	5,605	5.87	8	1537	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4	1002	ห้วยเหมือง - คลองบางตีสอ	837+753	2,817	1,491	159	31	47	3,829	247	223	176	119	9,139	9.224	10	1741	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4	1102	ตลาดเก่า - คลองท่อม	979+327	13,204	14,201	7,666	939	848	13,760	1,483	1,050	899	387	54,437	10.298	27	8113	ขท.กระบี่	กระบี่
4	1103	คลองท่อม - นาง	1010+765	3,111	3,218	64	21	39	706	470	380	373	226	8,608	17.53	10	1566	ขท.กระบี่	กระบี่
4	1103	คลองท่อม - นาง	1016+865	2,939	3,421	213	98	47	1,104	407	355	424	341	9,349	17.884	3	1199	ขท.กระบี่	กระบี่
4	1103	คลองท่อม - นาง	1046+265	3,268	494	75	23	53	404	263	305	212	166	5,263	19.419	4	1455	ขท.กระบี่	ตรัง
4	1201	นาง - ห้วยยอด	1062+265	3,295	714	53	22	34	2,129	133	133	70	85	6,668	7.154	9	2084	ขท.ตรัง	ตรัง
4	1201	นาง - ห้วยยอด	1076+665	2,624	1,189	5	4	4	4,211	140	132	51	41	8,401	4.428	11	2655	ขท.ตรัง	ตรัง
4	1202	ห้วยยอด - ลำภูรา	1095+200	2,606	247	27	4	2	2,739	116	71	29	26	5,867	4.227	2	1588	ขท.ตรัง	ตรัง
4	1203	ลำภูรา - ตรัง	1099+615	7,195	7,196	170	167	162	7,937	221	200	150	161	23,559	4.504	43	5554	ขท.ตรัง	ตรัง
4	1204	ตรัง - เขาพิงมา	1115+547	7,659	2,513	46	61	35	7,780	290	201	228	181	18,994	5.244	30	6251	ขท.ตรัง	ตรัง
44	100	อ่าวลึก - บางสวรรค์	29+000	2,584	1,991	42	29	35	1,874	296	401	251	137	7,640	15.039	11	1709	ขท.พังงา	กระบี่
401	101	แยกโคกเคียน - เขาคค	10+542	1,127	227	2	1	7	893	76	70	82	43	2,528	11.036	2	435	ขท.พังงา	พังงา
402	101	โคกกลอย - หมากปรก	5+000	4,946	1,211	39	35	94	8,097	409	388	281	386	15,886	10.028	12	2069	ขท.ภูเก็ต	พังงา
402	101	โคกกลอย - หมากปรก	11+206	8,751	3,896	104	55	141	10,517	647	546	500	450	25,407	9.206	38	2518	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
402	102	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	44+656	18,867	1,183	149	156	124	13,664	515	240	84	41	35,023	3.312	29	11532	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
403	301	กะปาง - ห้วยนาง	68+567	2,864	1,595	273	422	381	6,670	940	823	816	739	15,523	26.548	204	2877	ขท.ตรัง	ตรัง

ตารางที่ 3.2-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ทางหลวงสาย	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม	% ของยานยนต์หนัก	จักรยาน 2 ล้อ และ จักรยาน 3 ล้อ	สามล้อเครื่อง และ จักรยานยนต์	แขวงทางหลวง	จังหวัด
403	302	ห้วยนาง - ตมม่วง	92+497	3,339	933	39	28	13	3,314	343	631	640	468	9,748	21.779	6	1836	ขท.ตรัง	ตรัง
403	303	ตมม่วง - ตรัง	101+411	2,744	1,232	88	58	60	4,418	293	400	488	589	10,370	18.206	6	1185	ขท.ตรัง	ตรัง
403	304	ตรัง - กันตัง	126+435	9,248	8,955	94	96	61	6,504	199	227	200	175	25,759	3.719	112	6469	ขท.ตรัง	ตรัง
404	100	ตรัง - บ้านนา	15+000	5,407	4,236	96	79	82	7,799	443	398	193	31	18,764	6.534	124	4235	ขท.ตรัง	ตรัง
404	201	บ้านนา - ละงู	35+000	6,750	5,033	1,499	893	737	6,071	1,862	1,421	1,090	806	26,162	26.026	404	4862	ขท.สตูล	ตรัง
404	201	บ้านนา - ละงู	44+936	5,828	5,263	1,905	1,545	623	6,941	4,662	1,986	1,371	856	30,980	35.646	437	5357	ขท.สตูล	ตรัง
404	201	บ้านนา - ละงู	70+936	4,839	3,022	1,196	760	528	5,957	2,125	1,672	1,289	1,024	22,358	32.847	500	5427	ขท.สตูล	สตูล
404	201	บ้านนา - ละงู	94+836	2,396	2,000	1,111	660	435	6,271	1,991	1,635	1,441	1,212	19,152	38.503	804	5754	ขท.สตูล	สตูล
404	202	ละงู - ฉลุง	97+663	3,124	3,347	10	35	17	3,539	379	138	45	10	10,644	5.862	37	2937	ขท.สตูล	สตูล
404	202	ละงู - ฉลุง	112+213	2,497	2,933	13	76	15	2,479	372	199	84	19	8,687	8.806	40	3082	ขท.สตูล	สตูล
406	101	ปากจา - ค่ายรวมมิตร	6+400	1,130	1,343	92	25	7	362	90	89	15	23	3,176	7.84	21	1338	ขท.สตูล	สงขลา
406	101	ปากจา - ค่ายรวมมิตร	25+195	6,363	5,443	168	44	33	907	454	234	268	156	14,070	8.451	19	3827	ขท.สตูล	สงขลา
406	101	ปากจา - ค่ายรวมมิตร	32+195	3,370	3,268	193	58	12	765	229	198	152	143	8,388	9.442	17	2451	ขท.สตูล	สงขลา
406	102	ค่ายรวมมิตร - คลองขุด	88+595	3,394	2,043	184	283	56	2,343	305	110	32	11	8,761	9.097	91	3388	ขท.สตูล	สตูล
406	103	ศาลากันตัง - ต่ามะลิ้ง	95+540	2,183	2,284	27	17	2	2,380	186	83	21	3	7,186	4.342	35	2621	ขท.สตูล	สตูล
412	100	ทางเขาระนอง	0+140	4,831	4,628	241	99	24	2,744	145	70	11	8	12,801	2.789	54	4315	ขท.ระนอง	ระนอง
415	100	นาเหนือ - บางคราม	15+520	2,522	2,431	197	38	106	2,953	361	431	282	199	9,520	14.884	25	1291	ขท.พังงา	กระบี่
419	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง	2+500	5,358	3,547	30	0	15	4,652	259	305	277	252	14,695	7.54	65	3597	ขท.ตรัง	ตรัง
419	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง	15+500	2,658	1,704	0	1	0	4,190	295	230	211	119	9,408	9.099	17	3235	ขท.ตรัง	ตรัง
4006	100	ราชกรูด - วังตะกั่ว	2+500	572	115	11	4	10	909	132	186	90	41	2,070	22.367	2	520	ขท.ระนอง	ระนอง
4009	300	บางหลอ - อ่าวลึก	131+937	2,963	2,701	91	86	147	2,861	785	785	316	290	11,025	21.85	85	2136	ขท.พังงา	กระบี่
4009	300	บางหลอ - อ่าวลึก	143+237	2,756	1,869	25	20	37	1,860	388	508	324	225	8,012	18.747	15	1551	ขท.พังงา	กระบี่
4020	100	เมืองภูเก็ต - กะทู้	1+112	12,121	1,043	263	29	71	5,723	271	189	15	12	19,737	2.974	10	8315	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4021	100	เมืองภูเก็ต - ท่าแยกฉลอง	0+651	5,918	4,447	96	85	50	4,952	127	16	20	2	15,713	1.909	45	8546	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4022	100	โรงเรียนวิชิตสงคราม-สนามสุรกุล	0+200	2,780	193	41	6	1	1,664	28	3	0	0	4,716	0.806	16	2129	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4023	100	เมืองภูเก็ต - แหลมพันวา	2+450	1,524	1,596	25	18	13	1,456	18	15	6	0	4,671	1.499	29	1531	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4023	100	เมืองภูเก็ต - แหลมพันวา	6+800	2,353	1,951	22	26	18	1,930	25	13	4	2	6,344	1.387	38	2059	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4024	101	บางคู - ดินเขา	2+000	11,939	2,553	81	123	68	11,420	407	243	128	82	27,044	3.886	20	7634	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4024	101	บางคู - ดินเขา	11+037	22,517	403	124	34	16	15,552	82	71	46	38	38,883	0.738	11	15473	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4024	102	ดินเขา - หาดราวี	19+559	1,932	1,990	28	21	19	1,739	25	9	2	0	5,765	1.318	12	3974	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4025	100	ท่าเรือ - เขิงทะเล	3+160	3,462	3,149	27	20	18	3,846	23	7	0	1	10,553	0.654	21	2975	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4026	100	ทางเข้าสนามบินภูเก็ต	1+500	7,481	1,017	80	56	23	3,122	70	57	31	23	11,960	2.174	20	3297	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4027	100	ท่าเรือ - เมืองใหม่	0+500	7,474	625	37	39	14	9,046	452	174	29	18	17,908	4.054	54	6973	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4028	100	ท่าแยกฉลอง - กระรน	0+500	2,964	2,788	27	15	18	2,503	38	16	0	0	8,369	1.04	14	4125	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4029	100	กะทู้ - ป่าตอง	0+000	6,852	4,530	97	67	58	4,171	171	40	13	6	16,005	2.218	36	9357	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต

ตารางที่ 3.2-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ทางหลวงสาย	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกห้วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งห้วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม	% ของยานยนต์หนัก	จักรยาน 2 ล้อ และ จักรยาน 3 ล้อ	สามล้อเครื่อง และ จักรยานยนต์	แขวงทางหลวง	จังหวัด
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	1+000	1,954	1,192	46	24	24	2,329	38	35	8	8	5,658	2,421	42	3,633	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	13+950	2,050	1,048	41	24	19	2,309	83	20	3	2	5,599	2,697	56	2,813	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4030	100	กลาง - หาดราไวย์	24+140	3,762	4,047	51	31	25	3,506	62	39	8	5	11,536	1,474	34	4,244	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4031	100	มุดตอกขาว - สนามบินภูเก็ต	1+200	2,606	789	65	25	32	2,396	145	66	32	13	6,169	5,074	26	2,505	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4031	100	มุดตอกขาว - สนามบินภูเก็ต	10+722	2,002	1,239	0	0	0	1,231	9	8	0	0	4,489	0.379	0	1,334	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4032	101	บางโหร - ต่าตัว	1+000	668	345	12	6	9	1,362	75	22	4	6	2,509	4,862	12	1,778	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4033	100	ในช่อง - ไนโร	3+000	2,135	103	202	14	12	167	127	44	149	54	3,007	13.302	6	1,093	ขท.กระบี่	กระบี่
4034	100	ปากน้ำกระบี่ - เขาทอง	11+400	2,825	553	125	12	12	1,823	108	13	28	20	5,519	3,497	59	2,474	ขท.กระบี่	กระบี่
4037	100	เหนือคลอง - สองแพรก	23+000	3,539	3,553	43	40	17	1,867	192	183	316	119	9,869	8,785	25	1,689	ขท.กระบี่	กระบี่
4038	100	คลองท่อม - หงใหญ่	5+000	1,128	931	31	51	22	1,175	216	186	228	130	4,098	20.327	28	946	ขท.กระบี่	กระบี่
4041	100	บางฝั่ง - โคกยาง	2+000	698	388	68	17	4	802	84	56	4	2	2,123	7.866	25	1,086	ขท.กระบี่	กระบี่
4045	100	บางรัก - ควนชัน	2+665	5,517	3,192	40	50	48	7,229	175	104	43	27	16,425	2,721	3	6,801	ขท.ตรัง	ตรัง
4046	101	ตรัง - สึกา	9+479	4,297	3,638	0	0	0	5,893	479	347	310	269	15,233	9.223	92	3,907	ขท.ตรัง	ตรัง
4046	102	ถนนเลี่ยงเมืองสิเกา	32+879	2,212	2,026	0	0	0	2,584	294	225	213	189	7,743	11.895	66	1,564	ขท.ตรัง	ตรัง
4046	200	สิเกา - ควนทนต์	41+865	1,425	1,22	46	21	24	448	114	181	126	92	2,599	21.47	6	766	ขท.กระบี่	ตรัง
4051	100	นาลาน - เจ๊ะบิลัง	1+000	2,193	2,440	6	5	0	2,598	185	106	41	5	7,579	4.512	17	3,058	ขท.สตูล	สตูล
4052	100	เขาขาว - ท่าเรือปากบารา	3+663	3,429	3,733	66	65	18	3,323	277	161	59	12	11,143	5.313	45	3,827	ขท.สตูล	สตูล
4090	100	นบปรัง - นิคม	1+520	1,207	706	211	50	36	3,032	187	151	157	60	5,797	11.057	6	890	ขท.พังงา	พังงา
4090	200	นิคม - หินดาน	30+600	793	283	8	4	10	1,462	95	72	75	47	2,849	10.635	1	809	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4091	101	บางสิทิม - เขาคาย	2+500	372	52	1	0	1	521	33	28	5	7	1,020	7.255	4	428	ขท.ระนอง	ระนอง
4091	101	บางสิทิม - เขาคาย	19+088	281	24	17	0	0	440	38	4	0	0	804	5.224	3	269	ขท.ระนอง	ระนอง
4091	101	บางสิทิม - เขาคาย	43+173	843	64	2	0	1	489	142	23	9	3	1,576	11.294	5	482	ขท.ระนอง	ระนอง
4118	100	บางหริ่ง - พนม	3+000	1,331	158	87	39	21	531	112	88	41	26	2,434	13.435	109	989	ขท.พังงา	พังงา
4123	100	บ้านโพธิ์ - ห้วยยอด	0+950	2,830	520	16	13	1	1,659	81	24	1	2	5,147	2.37	9	3,805	ขท.ตรัง	ตรัง
4124	100	นาโยงเหนือ - ย่านตาขาว	8+650	1,085	279	4	1	0	2,784	150	69	37	13	4,422	6.106	30	3,125	ขท.ตรัง	ตรัง
4125	100	ท่าพญา - หงยาว	5+000	2,224	39	4	4	4	85	70	81	45	33	2,589	9.154	286	1,903	ขท.สตูล	ตรัง
4137	100	ทุ่งต้ำเสา - สวนทนต์	1+000	1,541	875	208	113	98	1,489	623	268	192	141	5,548	25.865	51	1,383	ขท.สตูล	สตูล
4144	100	ภูงา - อ่าวพังงา	0+050	712	45	38	5	11	908	36	5	11	3	1,774	4.002	0	819	ขท.พังงา	พังงา
4147	100	ลำแก่น - ทัพละมู	1+250	1,641	1,571	87	13	13	587	89	78	2	2	4,083	4.825	8	1,794	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4151	300	น้ำตก - ทะป่าง	60+693	2,329	354	45	24	42	2,642	426	160	0	0	6,022	10.827	73	2,150	ขท.ตรัง	ตรัง
4151	400	บางชัน - ลำทับ	100+693	1,138	908	47	26	2	1,633	396	272	303	121	4,846	23.112	10	1,068	ขท.กระบี่	กระบี่
4156	100	เขาพนม - หงใหญ่	5+000	1,208	468	61	23	35	2,774	213	184	367	169	5,502	18.012	13	1,255	ขท.กระบี่	กระบี่
4158	100	คลองเต็ง - เขาวีเศษ	4+100	2,473	460	2	0	0	5,813	332	290	216	207	9,793	10.671	94	3,370	ขท.ตรัง	ตรัง
4159	100	นางว - ต้นชด	2+800	2,197	126	3	2	3	3,102	272	210	138	47	6,100	11.016	11	2,022	ขท.ตรัง	ตรัง
4162	100	ต้นมะม่วง - ปากเมง	2+800	2,352	470	0	0	0	3,624	242	168	185	132	7,173	10.135	99	2,729	ขท.ตรัง	ตรัง



ตารางที่ 3.2-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ทางหลวงสาย	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม	% ของยานยนต์หนัก	จักรยาน 2 ล้อ และ จักรยาน 3 ล้อ	สามล้อเครื่อง และ จักรยานยนต์	แนวทางการหลวง	จังหวัด
4184	100	ควนสตอ - ค่ายเขาแดนวัง ประจัน(เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	3+500	473	305	7	0	15	532	99	14	4	0	1,449	9.11	28	977	ขท.สตูล	สตูล
4197	100	เขาค้อ - ปลายพระยา	11+000	2,080	1,874	146	113	106	2,158	450	720	396	230	8,273	24.356	41	1631	ขท.พังงา	กระบี่
4201	100	ช่องพื้ - อ่าวพระนาง	2+000	2,735	1,098	247	23	7	1,677	70	6	0	1	5,864	1.825	11	4500	ขท.กระบี่	กระบี่
4202	100	ช่องพื้ - หาดนพรัตน์ธารา	4+000	2,652	877	1,032	40	23	2,082	150	30	26	3	6,915	3.933	6	3958	ขท.กระบี่	กระบี่
4203	100	อ่าวน้ำเมา-หาดนพรัตน์ธารา	4+000	3,532	610	759	61	29	1,523	160	8	0	0	6,682	3.861	28	4153	ขท.กระบี่	กระบี่
4204	100	ไทรไทย-สุสานหอย 75 ล้านปี	3+000	1,955	384	230	6	17	1,070	93	19	1	0	3,775	3.603	10	1930	ขท.กระบี่	กระบี่
4206	100	ห้วยน้ำขาว - เกาะกลาง	3+000	1,350	1,154	276	21	0	2,764	231	143	93	15	6,047	8.318	4	1149	ขท.กระบี่	กระบี่
4225	100	สวนป่าลม - คลองชี	1+300	595	33	0	0	1	450	64	37	34	15	1,229	12.286	0	677	ขท.กระบี่	กระบี่
4225	100	สวนป่าลม - คลองชี	31+500	144	32	1	0	1	715	34	44	1	0	972	8.23	4	776	ขท.กระบี่	ตรัง
4235	100	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	1+300	2,037	2,013	149	26	4	3,493	190	83	11	1	8,007	3.934	33	2766	ขท.ตรัง	ตรัง
4235	100	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	30+288	327	181	22	10	1	867	96	62	25	18	1,609	13.176	53	1180	ขท.ตรัง	ตรัง
4236	100	ถนนแพรก - ลำเนา	1+400	437	295	5	0	0	983	186	96	25	4	2,031	15.313	2	897	ขท.กระบี่	ตรัง
4240	100	หุ้มชะพร้าว - สามแยกนิคม	1+200	1,539	1,640	36	7	4	1,811	130	87	58	50	5,362	6.266	6	1781	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4258	100	ห้วยนา - บ้านชา	2+200	953	144	10	1	3	1,290	91	18	22	3	2,535	5.444	4	1821	ขท.ตรัง	ตรัง
4258	200	บ้านชา - ควนชัน	11+000	39	34	0	0	0	483	9	4	0	0	569	2.285	0	753	ขท.กระบี่	ตรัง
4261	100	ป่าเดียว - หังค้าย	6+100	735	439	10	1	0	2,067	160	178	65	24	3,679	11.634	32	1724	ขท.ตรัง	ตรัง
4264	100	บ้านของ - หาดเลา	9+200	610	169	11	0	0	1,757	67	56	23	0	2,693	5.421	23	1556	ขท.ตรัง	ตรัง
4267	100	ห้วยนาง - นองบัว	3+950	1,170	363	4	0	0	2,400	432	150	6	2	4,527	13.033	0	2031	ขท.ตรัง	ตรัง
4268	100	ควนตอ - บ้านควน	6+614	1,162	590	12	12	8	1,816	102	45	40	38	3,825	6.405	59	2103	ขท.ตรัง	ตรัง
4269	101	ห้วยยอด - คลองมวน	3+400	1,308	192	8	2	0	1,618	73	93	18	14	3,326	6.013	25	1982	ขท.ตรัง	ตรัง
4269	102	คลองมวน - คลองโคง	14+530	4,105	490	0	0	26	3,970	406	8	12	1	9,018	5.023	83	3775	ขท.ตรัง	ตรัง
4270	101	ห้วยยอด - หัววี	5+000	695	292	0	0	0	1,113	6	13	1	0	2,120	0.943	2	927	ขท.ตรัง	ตรัง
4276	100	ท่าประด - สวนหมาก	2+000	0	0	0	0	0	263	0	0	0	0	263	0	0	736	ขท.กระบี่	ตรัง
4277	100	ทานุน - ในหอย	1+800	364	152	46	2	0	1,046	26	24	54	34	1,748	8.009	2	1145	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4278	100	ทองแดง - อ่าวตง	2+000	53	32	0	0	0	285	0	0	0	0	370	0	2	481	ขท.กระบี่	ตรัง
4282	100	ทางเข้าหุ้มชะพร้าว	3+800	544	600	20	1	0	1,085	63	36	45	5	2,399	6.253	1	1185	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4283	100	ทางเข้ากะโหล	1+501	705	46	7	1	1	99	12	13	4	1	889	3.6	11	533	ขท.พังงา	พังงา
4289	100	สามแยกทางรถไฟ-วังสมบูรณ์	0+200	150	27	2	0	1	405	37	4	4	1	631	7.448	8	977	ขท.ตรัง	ตรัง
4302	100	หาดทรายแก้ว - ทานุน	2+000	2,714	735	62	37	44	3,305	265	226	204	183	7,775	12.334	18	755	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต
4303	100	ต้นชะ - พังไธ	2+200	3,340	1,190	68	235	120	3,169	1,014	703	645	344	10,828	28.269	5	987	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4304	100	ทานุน-สามแยกสะพานสารสิน	0+300	162	32	6	0	0	422	12	0	0	2	636	2.201	18	707	ขท.ภูเก็ต	พังงา
4311	100	พังงา - ทัพุด	13+900	4,171	1,956	567	60	90	4,289	562	594	339	350	12,978	15.372	27	1592	ขท.พังงา	พังงา
4315	100	บางรัก - ควนปริง	0+335	1,725	1,508	35	14	11	2,260	194	159	91	59	6,056	8.719	32	2538	ขท.ตรัง	ตรัง
4345	100	ควนกุน - นองชุมแสง	2+000	326	14	1	0	0	144	32	25	17	1	560	13.393	0	319	ขท.กระบี่	ตรัง

ตารางที่ 3.2-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ทางหลวงสาย	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจ	รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 7 คน)	รถยนต์นั่ง (เกิน 7 คน)	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม	% ของยานยนต์หนัก	จักรยาน 2 ล้อ และ จักรยาน 3 ล้อ	สามล้อเครื่อง และ จักรยานยนต์	แขวงทางหลวง	จังหวัด
4347	100	ตลาดชุม - บ้านชา	0+400	605	132	2	1	0	733	3	0	0	0	1,476	0.271	0	727	ขท.ตรัง	ตรัง
4348	100	ห้วยเจ - ควนอารีย์	1+500	48	21	0	0	0	608	0	0	0	0	677	0	0	893	ขท.กระบี่	ตรัง
4353	100	ท่าฉัตรไชย - หมวดกลาง	0+600	203	39	11	10	0	266	10	0	0	0	539	3.711	14	1308	ขท.ภูเก็ต	ภูเก็ต



ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-1 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงในพื้นที่โครงการปี 2565

### 3.2.1 ประเภทและวิธีการสำรวจข้อมูลจราจร

การสำรวจข้อมูลจราจรและการขนส่งของโครงการศึกษา ในพื้นที่ศึกษาโครงการ 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ประกอบด้วยวิธีการสำรวจข้อมูล 3 ประเภท ได้แก่

1. การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic Volume Survey)
2. การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin-Destination Survey, OD) และ
3. การสำรวจความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (Spot Speed Survey, SS)

ในโครงการศึกษานี้ จะทำการสำรวจข้อมูลจราจรและข้อมูลการขนส่ง จำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25 - 26 พฤศจิกายน 2566 ทำการสำรวจข้อมูลจราจรที่จุด MB และ TMC รอบที่ 1 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 9 - 10 ธันวาคม 2566 ทำการสำรวจข้อมูลจราจรที่จุด MB และ TMC รอบที่ 2 และสำรวจข้อมูลการเดินทางที่จุด OD และสำรวจความเร็วเฉพาะจุด (SS) โดยมีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

#### 1) การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic Volume Survey)

การสำรวจปริมาณจราจรของโครงการการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง-จังหวัดสตูล ประกอบด้วยพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล โดยการสำรวจจะแยกประเภทยานพาหนะและแยกทิศทาง วัตถุประสงค์ของการสำรวจนี้เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับแก้แบบจำลองการจราจรและขนส่งให้เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ได้แยกประเภทของยานพาหนะออกเป็น 11 ประเภท ดังแสดงในตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 การจำแนกประเภทยานพาหนะสำหรับการนับรถ

ประเภทยานพาหนะ	PCU Factor
รถจักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	-
รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	0.33
รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	1.0
รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	1.0
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.5
รถโดยสารขนาดกลาง	1.5
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.1
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	1.0
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	2.1
รถบรรทุกพวง (มากกว่า 3 เพลา)	2.5
รถบรรทุกกึ่งพวง (มากกว่า 3 เพลา)	2.5

ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

การสำรวจปริมาณจราจร แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

### 1.1 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Count, MB)

การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน ถนน (Mid-Block Count, MB) ดำเนินการโดยติดตั้งกล้องวิดีโอที่ติดตั้งที่ภาพต่อเนื่องบนช่วงถนนในตำแหน่งที่ทำการสำรวจตามจุดที่กำหนด โดยจะต้องสามารถบันทึกภาพการสัญจรของการจราจรได้ทุกทิศทาง จากนั้นนำข้อมูลมาทำการตรวจนับจำนวนยวดยานแยกตามประเภทและทิศทางในสำนักงาน การสำรวจจะแบ่งเป็นการสำรวจระยะเวลา 12 ชั่วโมง (ระหว่างเวลา 06:00 – 18:00 น. ของวันเสาร์) จำนวน 13 จุด และการสำรวจระยะเวลา 24 ชั่วโมง (ระหว่างเวลา 06:00 ของวันเสาร์ – 06:00 น. ของวันอาทิตย์) จำนวน 6 จุด รวมจำนวนจุดที่ทำการสำรวจ MB ทั้งหมด 19 จุด

### 1.2 การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count, TMC)

การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Count, TMC) ดำเนินการโดยการติดตั้งกล้องวิดีโอที่ภาพต่อเนื่องบริเวณทางแยกในตำแหน่งที่ทำการสำรวจตามจุดที่กำหนด โดยจะต้องสามารถบันทึกภาพการสัญจรของการจราจรได้ทุกทิศทาง (รวมทิศทางกลับรถ) จากนั้นนำข้อมูลมาทำการตรวจนับจำนวนยวดยานแยกตามประเภทและทิศทางในสำนักงาน การสำรวจจะดำเนินการระหว่างเวลา 06:00 – 18:00 น. ของวันเสาร์ รวมระยะเวลา 12 ชั่วโมง โดยมีจำนวนจุดสำรวจ TMC ทั้งหมด 4 จุด

## 2) การสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin-Destination Survey, OD)

การสำรวจจุดต้นทาง - จุดปลายทาง จะใช้เทคนิคการสัมภาษณ์ริมทาง (Roadside Interview Technique) โดยใช้จุดสำรวจใกล้เคียงจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน โดยมีจำนวนจุดสำรวจ OD ทั้งหมด 12 จุด จำนวนตัวอย่างที่ทำการสุ่มสัมภาษณ์จะขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรบนจุดสำรวจนั้น ๆ โดยคำนวณจากสมการต่อไปนี้

$$n = \frac{NZ_{1-(\alpha/2)}^2 P(1-P)}{Ne^2 + Z_{1-(\alpha/2)}^2 P(1-P)}$$

โดยที่

$n$  = จำนวนตัวอย่าง (Sample Size)

$N$  = จำนวนประชากร (Population Size)

$e$  = ค่าความคลาดเคลื่อนของการประมาณค่าเฉลี่ยที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้ (Errors)

$\alpha$  = ค่าระดับนัยสำคัญ (Level of Significant)

$Z_{1-(\alpha/2)}$  = ค่าสถิติ Z ของการกระจายตัวแบบปกติที่ระดับความน่าเชื่อถือ หรือระดับความเชื่อมั่น (Level of Confidence)  $1-\alpha$

- ระดับความน่าเชื่อถือ 90% ค่า  $Z = 1.65$
- ระดับความน่าเชื่อถือ 95% ค่า  $Z = 1.96$
- ระดับความน่าเชื่อถือ 99% ค่า  $Z = 2.58$

$P$  = ค่าสัดส่วนของกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการศึกษาซึ่งได้จากการสังเกตจากประชากรทั้งหมด

การคำนวณจำนวนตัวอย่าง (Numbers of Samples,  $n$ ) กำหนดจากปริมาณจราจรบนช่วงถนนใกล้เคียง จากข้อมูล AADT ของกรมทางหลวง (2565) โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นทางสถิติ (Level of Confidence) 90% และระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 10% ซึ่งเป็นระดับที่มีความน่าเชื่อถือเพียงพอสำหรับงานศึกษาโครงการทางวิศวกรรม จำนวนตัวอย่างแต่ละจุดสำรวจ OD ดังแสดงในตารางที่ 3.2-3 โดยจำนวนตัวอย่างที่สำรวจจริงสำหรับกลุ่มผู้สัญจร ได้ถูกปรับเพิ่มให้มีจำนวนที่เหมาะสมกับบริบทของโครงการ ซึ่งเป็นการศึกษาที่ต้องการข้อมูลพฤติกรรมการเลือกใช้เส้นทางของกลุ่มผู้สัญจร ด้วยเหตุนี้ จำนวนตัวอย่างจึงได้ปรับเพิ่มขึ้นเพื่อให้มีจำนวนข้อมูลเพียงพอสำหรับการสะท้อนทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้

ในการสำรวจข้อมูล ผู้สำรวจจะทำการบันทึกข้อมูลการเดินทางลงในแบบฟอร์มแยกตามประเภทการขนส่งที่แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้สัญจร และกลุ่มรถขนส่งสินค้า โดยในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างสำหรับการเดินทางของผู้สัญจร ผู้สำรวจจะนำเสนอข้อมูลที่เป็นสถานการณ์จำลองเกี่ยวกับโครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันโดยสังเขป เพื่อเป็นข้อมูลให้กลุ่มตัวอย่างพิจารณาสำหรับตอบคำถามพฤติกรรมการเลือกใช้เส้นทางในอนาคต โดยแบบฟอร์มที่ใช้สำรวจข้อมูลสำหรับกลุ่มผู้สัญจร และกลุ่มรถขนส่งสินค้า รวมถึงเอกสารนำเสนอสถานการณ์จำลองเกี่ยวกับโครงการฯ ดังแสดงในรูปที่ 3.2-2 ถึง รูปที่ 3.2-4 ตามลำดับ

### 3) การสำรวจความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (Spot Speed Survey, SS)






การสำรวจความเร็วเฉพาะจุด (Spot Speed Survey, SS) มีจุดสำรวจจำนวน 14 จุด การสำรวจดำเนินการโดยการจับเวลารถที่วิ่งผ่านถนนอ้างอิงช่วงสั้น ๆ จำนวนตัวอย่างที่ทำการสำรวจจะขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรของแต่ละจุดสำรวจ ซึ่งคำนวณโดยใช้หลักการเดียวกันกับการคำนวณจำนวนตัวอย่างของการสำรวจข้อมูล OD การกำหนดแนวอ้างอิง อาจใช้โครงสร้างพื้นฐานของระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่เป็นแนวอ้างอิงได้ อาทิ เสาไฟฟ้า หรือหลักกิโลเมตร เป็นต้น ในการสำรวจข้อมูลความเร็วเฉพาะจุดนี้ ต้องการค่าความเร็วสัญจรปกติเพื่อใช้เป็นความเร็วเฉลี่ยที่เป็นตัวแทนของกระแสจราจร เมื่อพิจารณาภาพรวมจากจุดสำรวจทั้งหมดแล้ว พบว่า ส่วนใหญ่ยวดยานที่มีสัดส่วนมากที่สุดในกระแสจราจร ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล 4 ล้อ ด้วยเหตุนี้ จึงกำหนดให้ผู้สำรวจเลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มยวดยานหลักในกระแสจราจร ซึ่งได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล 4 ล้อ

ตารางที่ 3.2-3 จำนวนตัวอย่างการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง

จุดสำรวจ ข้อมูลของ โครงการ	หมายเลข ทางหลวง	จังหวัด	ตอน ควบคุม	ชื่อสายทาง	จุดสำรวจปริมาณ จราจรของ กรมทางหลวง	รวมจำนวน ยานพาหนะ ทั้งหมด (คัน)	รวมจำนวน รถยนต์ส่วนบุคคล (คัน)	รวมจำนวน รถขนส่ง สินค้า (คัน)	จำนวนตัวอย่าง จากการคำนวณ (รถยนต์ส่วนบุคคล)	จำนวนตัวอย่าง จากการคำนวณ (รถขนส่งสินค้า)	จำนวนตัวอย่างที่ สำรวจจริง (รถยนต์ส่วนบุคคล)	จำนวนตัวอย่าง ที่สำรวจจริง (รถขนส่งสินค้า)
OD1	4	ชุมพร	801	เสียบฎวน - กระบุรี	490+753	9,006	5,494	3,350	63.1	62.0	120	65
	4	ระนอง	801	เสียบฎวน - กระบุรี	528+103	6,156	1,822	4,250	55.2	56.6		
OD2	4	พังงา	901	อ่าวเคย - บางนายสี	711+821	5,509	2,820	2,611	66.0	65.8	120	65
	4	พังงา	901	อ่าวเคย - บางนายสี	741+421	4,308	2,325	1,945	65.4	65.2		
	4	พังงา	901	อ่าวเคย - บางนายสี	762+021	4,578	2,948	1,539	60.5	58.9		
OD3	401	สุราษฎร์ธานี	102	เขาคอก - พนม	63+067	4,274	2,185	1,527	65.8	60.5	120	65
OD4	4	กระบี่	904	นาเหนือ - เขาคราม	925+127	9,089	4,798	4,089	66.1	65.7	120	65
	4	กระบี่	904	นาเหนือ - เขาคราม	941+327	13,076	8,107	4,575	62.7	60.5		
OD5	44	กระบี่	100	อ่าวลึก - บางสวรรค์	29+000	7,640	4,575	2,959	63.7	62.9	120	65
	44	สุราษฎร์ธานี	200	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี	66+300	6,658	3,017	3,538	65.6	65.9		
OD6	4037	กระบี่	100	เหนือคลอง - สองแพรก	23+000	9,869	7,092	2,677	53.8	52.6	120	65
	4037	สุราษฎร์ธานี	200	สองแพรก - ควนสว่าง	46+800	7,751	4,993	1,987	60.8	50.6		
OD7	4	ตรัง	1103	คลองท่อม - นาวง	1046+265	5,263	3,762	1,350	53.9	50.5	120	65
OD8	4	ตรัง	1204	ตรัง - เขาพับผ้า	1115+547	18,994	10,172	8,680	66.3	66.1	120	65
OD9	404	ตรัง	201	บ้านนา - ละงู	44+936	30,980	11,091	15,816	61.3	66.7	120	65
	404	สตูล	201	บ้านนา - ละงู	70+936	22,358	7,861	12,067	60.8	66.2		
OD10	406	สงขลา	101	ปากจา - ค่ายรวมมิตร	25+195	14,070	11,806	2,019	36.0	32.8	120	65
	406	สงขลา	101	ปากจา - ค่ายรวมมิตร	32+195	8,388	6,638	1,487	43.9	38.8		
OD11	402	พังงา	101	โคกกลอย - หมากรอก	5+000	15,886	6,157	9,561	63.2	63.8	120	65
	402	ภูเก็ต	101	โคกกลอย - หมากรอก	11+206	25,407	12,447	12,660	66.6	66.6		
OD12	4025	ภูเก็ต	100	ท่าเรือ - เขิงทะเล	3+160	10,553	6,611	3,877	62.2	61.8	120	65





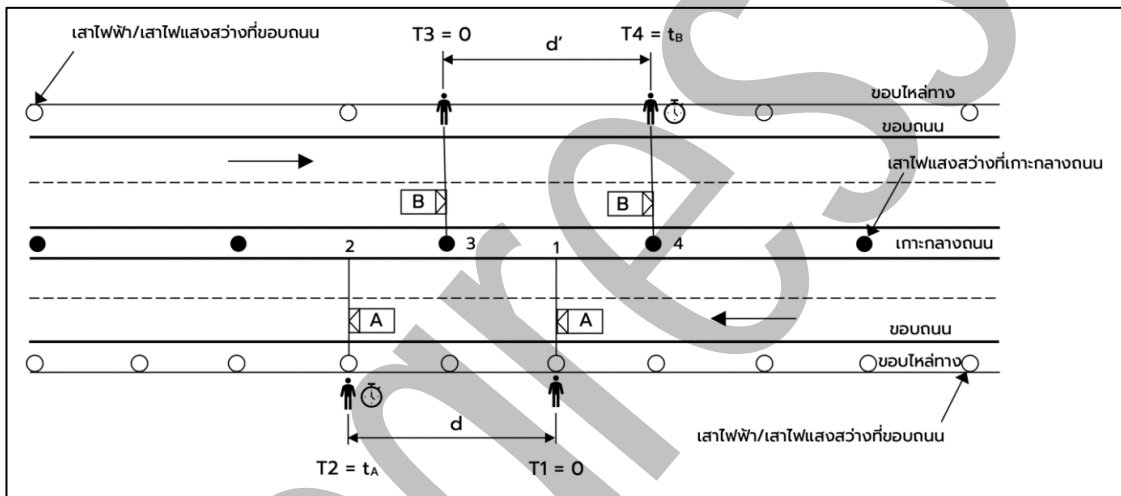
แบบฟอร์มสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง ของการเดินทาง (O-D Roadside Interview) - สำหรับรถขนส่งสินค้า														
โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามันช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล														
จุดสำรวจ: .....		ทิศทาง: .....		ผู้สำรวจ: .....		วันที่: .....		ช่วงเวลาสำรวจข้อมูล: .....		แผนที่: .....		หมายเหตุ		
ลำดับที่	เวลาสัมภาษณ์	จุดต้นทาง (การเดินทาง)		จุดปลายทาง (การเดินทาง)		ความถี่ในการใช้เส้นทาง	วัตถุประสงค์	ช่วงเวลาราชการ	ข้อมูลรถบรรทุก	ข้อมูลสินค้าบรรทุก		ระยะเวลาและเวลาที่ใช้เดินทาง	ค่าใช้จ่าย	ประเภท
		จังหวัด	อำเภอ	จังหวัด	อำเภอ					สินค้า	ปริมาณบรรทุก			
1	.....	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	1. ทุกวัน 2. 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 3. สัปดาห์ละครั้ง 4. น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง	1. ไปรับสินค้า 2. ไปส่งสินค้า 3. รอปล่อย (คืน) 4. ซ่อมบำรุง 5. อื่นๆ ระบุ	1. เป็นฤดูกาล ช่วงเดือน .....	ปริมาณรถ <input type="checkbox"/>	0 = ไม่มีสินค้า 1 = มีสินค้า	1. 7 วัน 2. 1/4 3. 1/2 4. 3/4 5. เต็ม	ระยะเวลา หน่วย ชั่วโมง	ค่าจ้าง หน่วย บาท	1. รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ  2. รถบรรทุก 6 ล้อ  3. รถบรรทุก 10 ล้อ 
		เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>	เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>									
2	.....	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	1. ทุกวัน 2. 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 3. สัปดาห์ละครั้ง 4. น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง	1. ไปรับสินค้า 2. ไปส่งสินค้า 3. รอปล่อย (คืน) 4. ซ่อมบำรุง 5. อื่นๆ ระบุ	1. เป็นฤดูกาล ช่วงเดือน .....	ปริมาณรถ <input type="checkbox"/>	0 = ไม่มีสินค้า 1 = มีสินค้า	1. 7 วัน 2. 1/4 3. 1/2 4. 3/4 5. เต็ม	ระยะเวลา หน่วย ชั่วโมง	ค่าจ้าง หน่วย บาท	4. รถบรรทุกพ่วง  5. รถบรรทุกกึ่งพ่วง 
		เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>	เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>									
3	.....	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	1. ทุกวัน 2. 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 3. สัปดาห์ละครั้ง 4. น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง	1. ไปรับสินค้า 2. ไปส่งสินค้า 3. รอปล่อย (คืน) 4. ซ่อมบำรุง 5. อื่นๆ ระบุ	1. เป็นฤดูกาล ช่วงเดือน .....	ปริมาณรถ <input type="checkbox"/>	0 = ไม่มีสินค้า 1 = มีสินค้า	1. 7 วัน 2. 1/4 3. 1/2 4. 3/4 5. เต็ม	ระยะเวลา หน่วย ชั่วโมง	ค่าจ้าง หน่วย บาท	1. ดัทชาบุติก 2. ชิว 3. ชิวโกวิท 4. มีนส์ 5. อื่นๆ 6. อยางพารา 7. ไม้ 8. ผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติอื่น ๆ 9. อากาศดี 10. น้ำตาล 11. เครื่องปั้นดินเผา 12. ผลิตภัณฑ์ 13. ผลิตภัณฑ์ไม้กระเทียม 14. เครื่องเทศและสมุนไพร 15. โขงอินท์ 16. ดิน หิน หวาย 17. ซัมนท์ 18. แร่ธาตุและวัสดุสังเคราะห์ 19. ทุบ 20. เครื่องปั้นดินเผา 21. เครื่องมืออุปกรณ์ 22. สินค้าเบ็ดเตล็ด 23. อื่น ๆ (ให้ระบุ)
		เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>	เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>									
4	.....	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	1. ทุกวัน 2. 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 3. สัปดาห์ละครั้ง 4. น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง	1. ไปรับสินค้า 2. ไปส่งสินค้า 3. รอปล่อย (คืน) 4. ซ่อมบำรุง 5. อื่นๆ ระบุ	1. เป็นฤดูกาล ช่วงเดือน .....	ปริมาณรถ <input type="checkbox"/>	0 = ไม่มีสินค้า 1 = มีสินค้า	1. 7 วัน 2. 1/4 3. 1/2 4. 3/4 5. เต็ม	ระยะเวลา หน่วย ชั่วโมง	ค่าจ้าง หน่วย บาท	1. ดัทชาบุติก 2. ชิว 3. ชิวโกวิท 4. มีนส์ 5. อื่นๆ 6. อยางพารา 7. ไม้ 8. ผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติอื่น ๆ 9. อากาศดี 10. น้ำตาล 11. เครื่องปั้นดินเผา 12. ผลิตภัณฑ์ 13. ผลิตภัณฑ์ไม้กระเทียม 14. เครื่องเทศและสมุนไพร 15. โขงอินท์ 16. ดิน หิน หวาย 17. ซัมนท์ 18. แร่ธาตุและวัสดุสังเคราะห์ 19. ทุบ 20. เครื่องปั้นดินเผา 21. เครื่องมืออุปกรณ์ 22. สินค้าเบ็ดเตล็ด 23. อื่น ๆ (ให้ระบุ)
		เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>	เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>									
5	.....	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	1. ทุกวัน 2. 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 3. สัปดาห์ละครั้ง 4. น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง	1. ไปรับสินค้า 2. ไปส่งสินค้า 3. รอปล่อย (คืน) 4. ซ่อมบำรุง 5. อื่นๆ ระบุ	1. เป็นฤดูกาล ช่วงเดือน .....	ปริมาณรถ <input type="checkbox"/>	0 = ไม่มีสินค้า 1 = มีสินค้า	1. 7 วัน 2. 1/4 3. 1/2 4. 3/4 5. เต็ม	ระยะเวลา หน่วย ชั่วโมง	ค่าจ้าง หน่วย บาท	1. ดัทชาบุติก 2. ชิว 3. ชิวโกวิท 4. มีนส์ 5. อื่นๆ 6. อยางพารา 7. ไม้ 8. ผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติอื่น ๆ 9. อากาศดี 10. น้ำตาล 11. เครื่องปั้นดินเผา 12. ผลิตภัณฑ์ 13. ผลิตภัณฑ์ไม้กระเทียม 14. เครื่องเทศและสมุนไพร 15. โขงอินท์ 16. ดิน หิน หวาย 17. ซัมนท์ 18. แร่ธาตุและวัสดุสังเคราะห์ 19. ทุบ 20. เครื่องปั้นดินเผา 21. เครื่องมืออุปกรณ์ 22. สินค้าเบ็ดเตล็ด 23. อื่น ๆ (ให้ระบุ)
		เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>	เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>									
6	.....	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	แขวงค้ำบะ	<input type="checkbox"/>	1. ทุกวัน 2. 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ 3. สัปดาห์ละครั้ง 4. น้อยกว่าสัปดาห์ละครั้ง	1. ไปรับสินค้า 2. ไปส่งสินค้า 3. รอปล่อย (คืน) 4. ซ่อมบำรุง 5. อื่นๆ ระบุ	1. เป็นฤดูกาล ช่วงเดือน .....	ปริมาณรถ <input type="checkbox"/>	0 = ไม่มีสินค้า 1 = มีสินค้า	1. 7 วัน 2. 1/4 3. 1/2 4. 3/4 5. เต็ม	ระยะเวลา หน่วย ชั่วโมง	ค่าจ้าง หน่วย บาท	1. ดัทชาบุติก 2. ชิว 3. ชิวโกวิท 4. มีนส์ 5. อื่นๆ 6. อยางพารา 7. ไม้ 8. ผลิตภัณฑ์จากธรรมชาติอื่น ๆ 9. อากาศดี 10. น้ำตาล 11. เครื่องปั้นดินเผา 12. ผลิตภัณฑ์ 13. ผลิตภัณฑ์ไม้กระเทียม 14. เครื่องเทศและสมุนไพร 15. โขงอินท์ 16. ดิน หิน หวาย 17. ซัมนท์ 18. แร่ธาตุและวัสดุสังเคราะห์ 19. ทุบ 20. เครื่องปั้นดินเผา 21. เครื่องมืออุปกรณ์ 22. สินค้าเบ็ดเตล็ด 23. อื่น ๆ (ให้ระบุ)
		เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>	เขตอำเภอ	<input type="checkbox"/>									

รูปที่ 3.2-3 แบบฟอร์มสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทางสำหรับรถขนส่งสินค้า



รูปที่ 3.2-4 เอกสารนำเสนอสถานการณ์จำลองเกี่ยวกับโครงการฯ

ค่าตัวแปรที่ต้องเก็บรวบรวมในการสำรวจข้อมูลความเร็วเฉพาะจุด ได้แก่ เวลาที่รถยนต์ใช้ในการวิ่งผ่านจุดอ้างอิงจุดที่ 1 จนผ่านจุดอ้างอิงจุดที่ 2 ที่กำหนดไว้บนช่วงถนนระยะ  $d$  เมตร โดยให้เริ่มต้นจับเวลา ( $T1 = 0$  วินาที) เมื่อจุดหมายตามตัวรถคันที่สังเกต (รถยนต์ A) วิ่งผ่านจุดหรือแนวอ้างอิงที่ 1 จากนั้นให้กดปุ่มหยุดจับเวลา ( $T2 = t_A$  วินาที) เมื่อจุดหมายตามรถคันดังกล่าว วิ่งผ่านจุดหรือแนวอ้างอิงที่ 2 โดยจุดหมายตามตัวรถที่นิยมใช้ในการสังเกต ได้แก่ แนวกันชนหน้า ในกรณีที่เสาไฟฟ้าหรือเสาไฟแสงสว่างที่ขอบถนน มีระยะการติดตั้งไม่สม่ำเสมอ หรือไม่มีการติดตั้งเสาไฟในบริเวณที่ทำการสำรวจข้อมูล ในกรณีดังกล่าว ถ้ามีเสาไฟแสงสว่างติดตั้งที่เกาะกลางถนน อาจใช้เป็นจุดอ้างอิงแทนเสาไฟที่ขอบถนนได้ ดังจุดหรือแนวอ้างอิงที่ 3 และ 4 โดยตัวอย่างผังการกำหนดตำแหน่งแนวอ้างอิงบนช่วงถนนที่จุดสำรวจข้อมูล ดังแสดงในรูปที่ 3.2-5

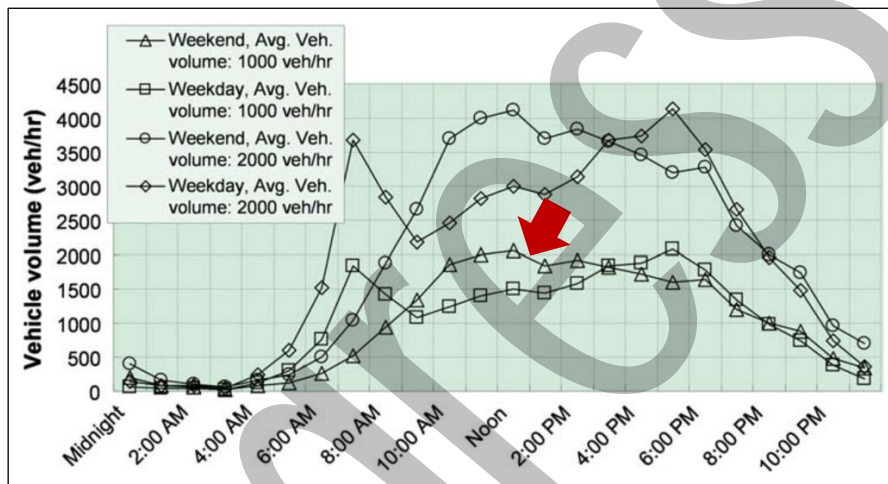


รูปที่ 3.2-5 ผังแสดงองค์ประกอบของการสำรวจความเร็วเฉพาะจุด

การสำรวจความเร็วเฉพาะจุดควรดำเนินการควบคู่กับไปพร้อมกับการนับรถ หรือการสัมภาษณ์ริมทาง แต่ควรกำหนดจุดสำรวจทางออกไปพอสมควรในระยะที่เหมาะสมจากจุดนับรถหรือจุดสัมภาษณ์ริมทาง (ประมาณ 500 เมตร - 1 กิโลเมตร) และควรอยู่ในตำแหน่งต้นกระแสน้ำ (Up Stream) ก่อนถึงจุดนับรถหรือจุดสัมภาษณ์ริมทาง เพื่อไม่ให้นับรถและการสัมภาษณ์ริมทาง รบกวนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ ซึ่งอาจทำให้ได้ข้อมูลที่คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงได้

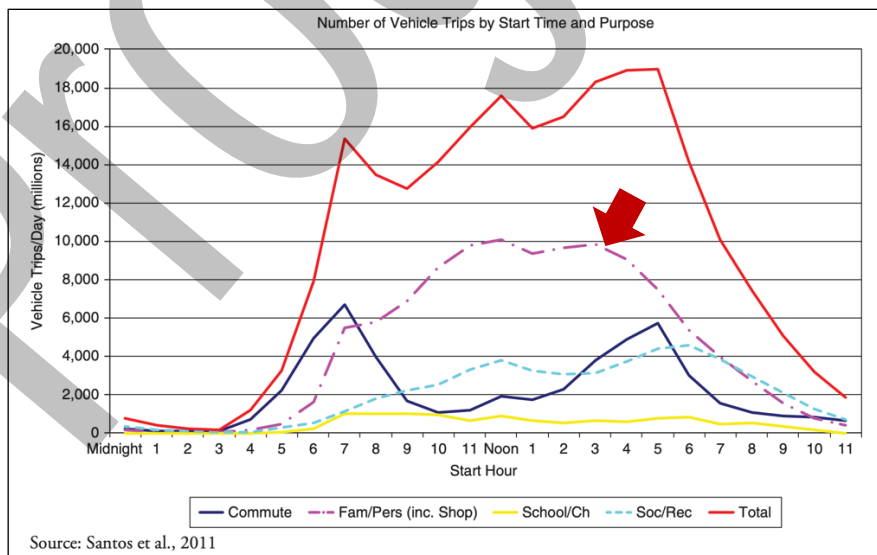
การสำรวจข้อมูลความเร็วเฉพาะจุดในโครงการศึกษานี้ จะดำเนินการระหว่างเวลา 06:00 - 18:00 น. ในทุกจุดที่กำหนดให้มีการสำรวจข้อมูลความเร็ว การเก็บข้อมูลจะกระจายจำนวนตัวอย่างไปตลอดช่วงเวลาของการสำรวจข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลความเร็วของกระแสน้ำโดยรวมตลอดช่วงเวลาของการสำรวจ ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณหาความเร็วเฉลี่ย ก็จะทำให้ได้ค่าที่เป็นตัวแทนของกระแสน้ำตลอดช่วงเวลาอย่างแท้จริง การกระจายจำนวนตัวอย่างตามช่วงเวลาสำรวจข้อมูล อาจพิจารณาตามความเหมาะสมของสภาพการจราจร และจำนวนรถยนต์ที่จุดสำรวจนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับความผันแปรของปริมาณจราจรตามช่วงเวลาของวัน เนื่องจากโครงการศึกษานี้ ต้องการศึกษากฎการจราจรเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของผู้สัญจร จึงกำหนดวัน

สำรวจข้อมูลอยู่ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ และช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ต่อเนื่องวันนักขัตฤกษ์ ซึ่งในช่วงวันดังกล่าว การกระจายตัวของปริมาณจราจรที่มีวัตถุประสงค์การเดินทางส่วนบุคคลหรือเป็นครอบครัว จะมีสัดส่วนน้อยในช่วงเช้าและเย็น และมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นในช่วงเวลากลางวัน ดังแสดงในรูปที่ 3.2-6 และรูปที่ 3.2-7 ด้วยเหตุนี้ ในโครงการศึกษานี้ อาจกระจายจำนวนตัวอย่างในสัดส่วนดังแสดงในตารางที่ 3.2-4 เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจรในช่วงวันหยุด โดยจำนวนตัวอย่างที่จุดสำรวจความเร็ว แสดงในตารางที่ 3.2-5



ที่มา: Tonguz, O.K. and Boban, M. (2010)

รูปที่ 3.2-6 การกระจายตัวของกระแสจราจรในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์



ที่มา: Meyer, M.D., *Transportation Planning Handbook*, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey, 2016.

รูปที่ 3.2-7 การกระจายตัวของกระแสจราจรในวัตถุประสงค์การเดินทาง

ตารางที่ 3.2-4 สัดส่วนจำนวนตัวอย่างตามช่วงเวลาในการสำรวจข้อมูลความเร็วเฉพาะจุด

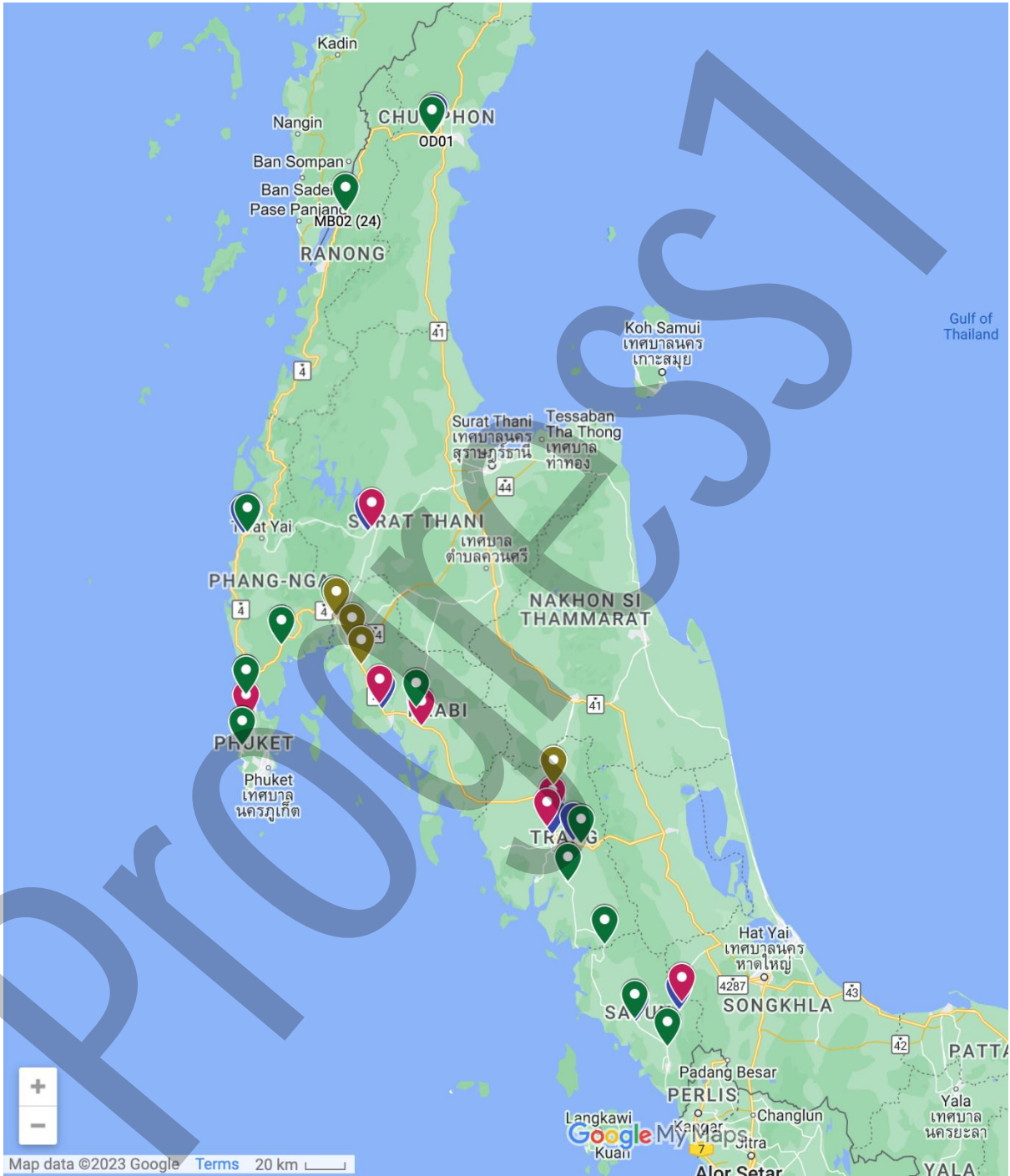
ช่วงเวลาสำรวจข้อมูล	สัดส่วนจำนวนตัวอย่าง (%)
06:00 – 09:00 น.	15%
09:00 – 11:00 น.	20%
11:00 – 13:00 น.	30%
13:00 – 15:00 น.	20%
15:00 – 18:00 น.	15%
รวม 06:00 – 18:00 น. (12 ชั่วโมง)	100%

ตารางที่ 3.2-5 จำนวนตัวอย่างกระจายตามเวลาที่จุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุดในพื้นที่โครงการ

จุดสำรวจ	06:00-09:00 น.	09:00-11:00 น.	11:00-13:00 น.	13:00-15:00 น.	15:00-18:00 น.	รวมทั้งสิ้น (คัน)
SS1	18	24	36	24	18	120
SS2	18	24	36	24	18	120
SS3	18	24	36	24	18	120
SS4	18	24	36	24	18	120
SS5	18	24	36	24	18	120
SS6	18	24	36	24	18	120
SS7	18	24	36	24	18	120
SS8	18	24	36	24	18	120
SS9	18	24	36	24	18	120
SS10	18	24	36	24	18	120
SS11	18	24	36	24	18	120
SS12	18	24	36	24	18	120
SS13	18	24	36	24	18	120
SS14	18	24	36	24	18	120

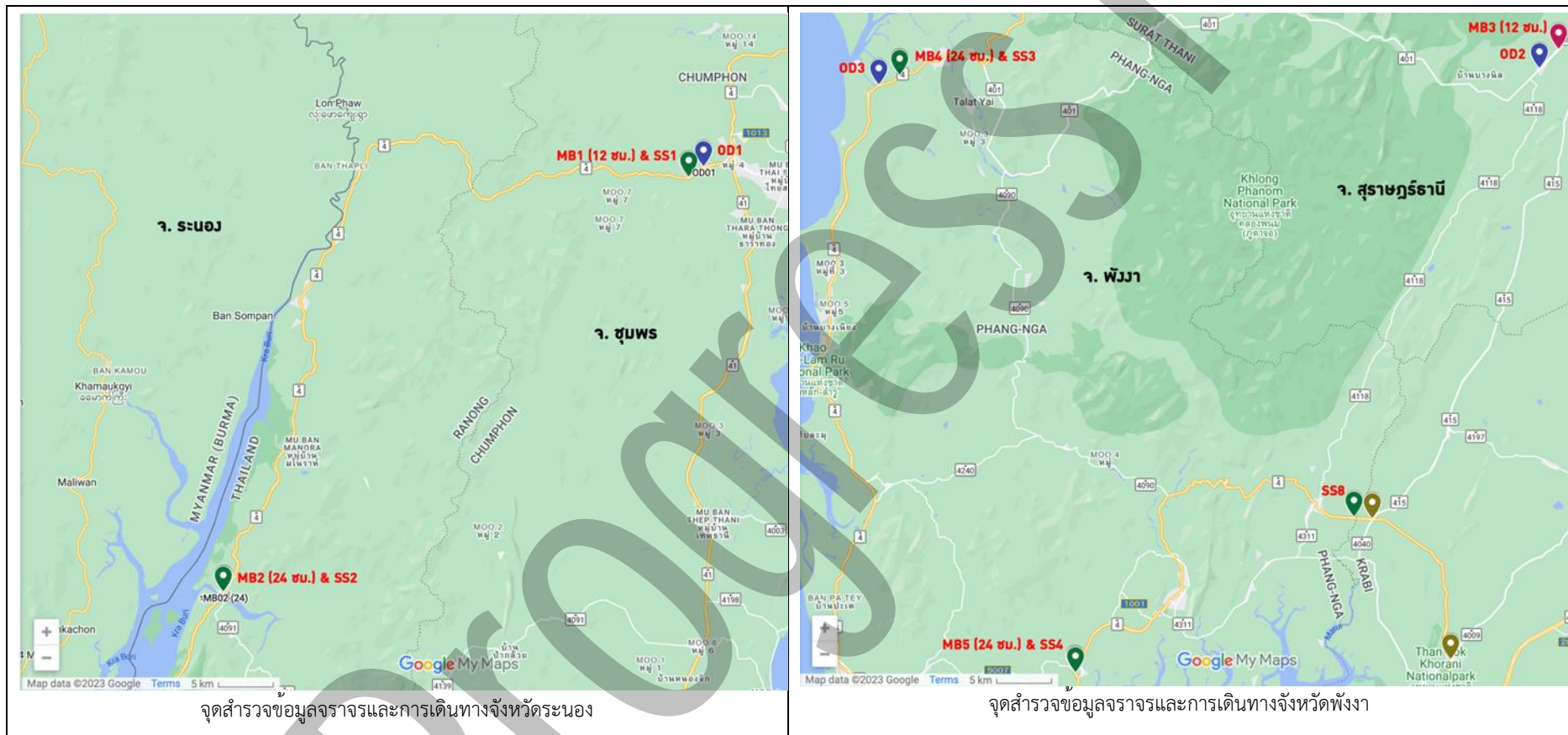
### 3.2.2 รายละเอียดจุดสำรวจข้อมูลจราจร

จากที่กล่าวในหัวข้อ 3.2.1 ในการสำรวจข้อมูลจราจร ได้กำหนดจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) จุดสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (OD) และจุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (SS) เพื่อให้เข้าใจและตรวจสอบสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อนำมาเป็นฐานในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ตลอดจนใช้เป็นฐานในการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 3.2-8 ถึง รูปที่ 3.2-12 โดยมีรายละเอียดของจุดสำรวจแต่ละจุด ดังแสดงในตารางที่ 3.2-6



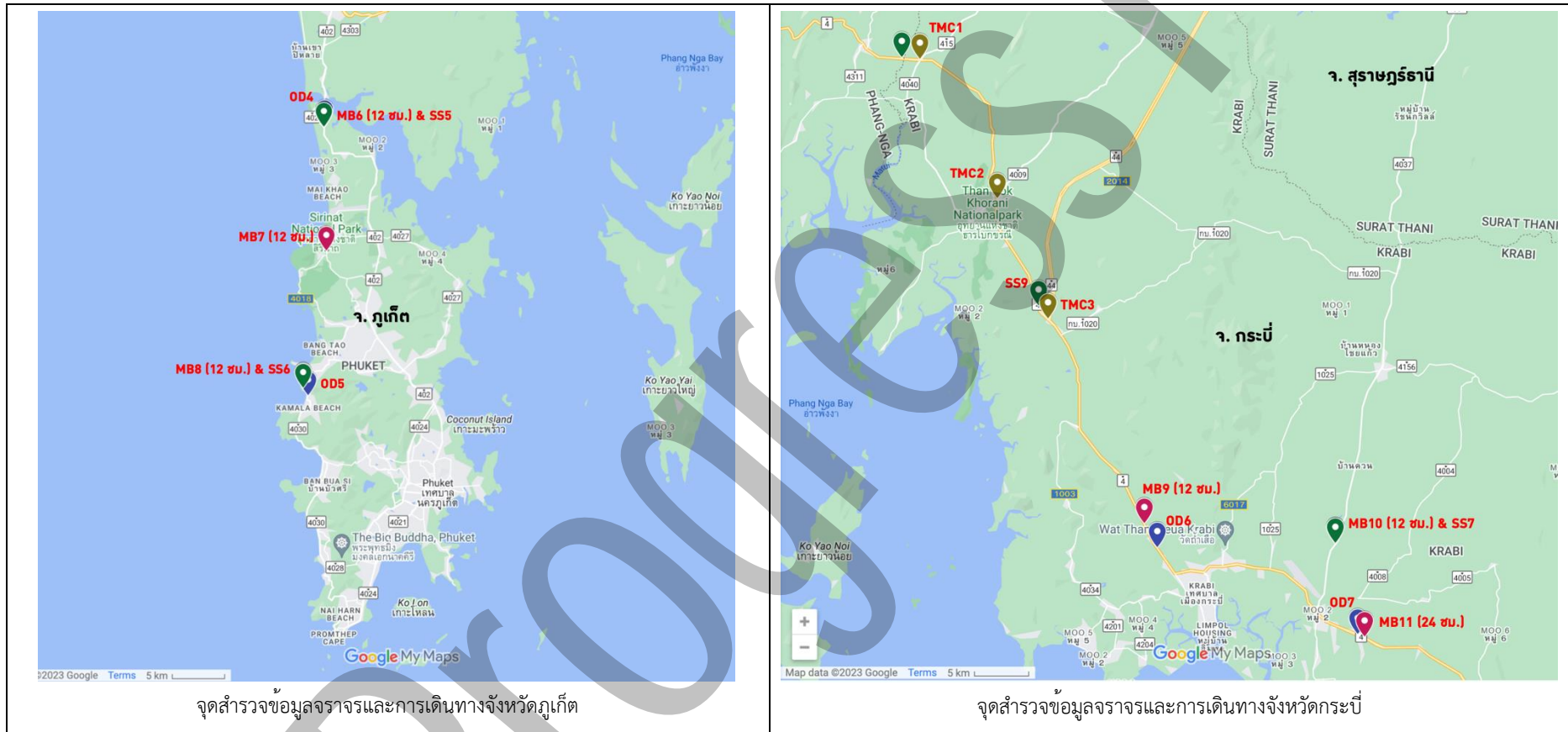
ที่มา: Google map (2023)

รูปที่ 3.2-8 ภาพรวมจุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางในพื้นที่โครงการ



ที่มา: Google map (2023)

รูปที่ 3.2-9 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดระนอง และพังงา



ที่มา: Google map (2023)

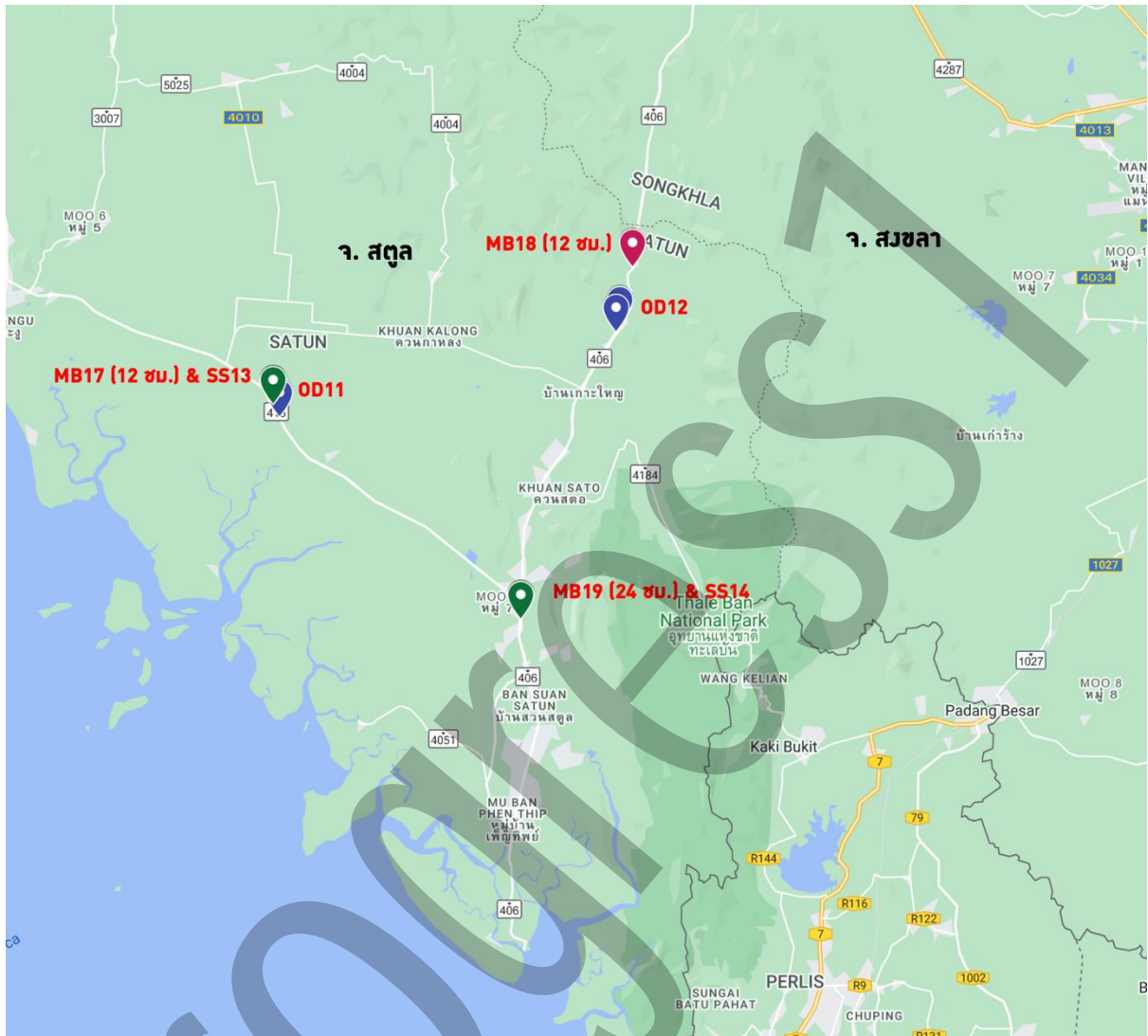
รูปที่ 3.2-10 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดภูเก็ต และกระบี่





ที่มา: Google map (2023)



รูปที่ 3.2-11 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดตรัง






ที่มา: Google map (2023)


รูปที่ 3.2-12 จุดสำรวจข้อมูลจราจรและการเดินทางจังหวัดสตูล



ตารางที่ 3.2-6 รายละเอียดจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) จุดสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (OD) และจุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (SS)



ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
1	MB1&OD1+SS1	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: ชุมพร ถนน: ทล.4 ทิศทาง: ชุมพร - ระนอง และระนอง - ชุมพร พิกัด: MB1: 10.4995801, 99.0800158 OD1: 10.5073323,99.0911769 SS1: 10.4995801, 99.0800158	120	65	 ไปชุมพร      ไประนอง
2	MB2+SS2	เสาร์- อาทิตย์	06:00 น. เสาร์ - 06:00 น. อาทิตย์	24	จังหวัด: ระนอง ถนน: ทล.4 ทิศทาง: ระนอง - ชุมพร และชุมพร - ระนอง พิกัด: MB2: 10.1780677, 98.7152816 SS2: 10.1780677, 98.7152816 หมายเหตุ: - เฉพาะข้อมูล Spot Speed ให้สำรวจวันเสาร์ เวลา 06:00-18:00 น. (12 ชั่วโมง)	-	-	 ไปชุมพร ไประนอง ตรงไปเป็นสะพานข้ามคลองละอูน

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
3	MB3&OD2	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: สุราษฎร์ธานี ถนน: ทล.401 ทิศทาง: สุราษฎร์ธานี - พังงา และ พังงา - สุราษฎร์ธานี พิกัด: MB3: 8.8733816, 98.8279203 OD2: 8.8582696, 98.8130047	120	65	 ไปสุราษฎร์ธานี
4	MB4&OD3+SS3	เสาร์- อาทิตย์	06:00 น. เสาร์ – 06:00 น. อาทิตย์	24	จังหวัด: พังงา ถนน: ทล.4 ทิศทาง: พังงา - สุราษฎร์ธานี และ สุราษฎร์ธานี - พังงา พิกัด: MB4: 8.84555, 98.29166 OD3-เข้าเมือง: 8.8697934, 98.3542452 OD3-ออกเมือง: 8.8696283, 98.3450335 SS3: 8.8533283, 98.3085853 หมายเหตุ: - เฉพาะข้อมูล OD และ Spot Speed ให้สำรวจวันเสาร์ เวลา 06:00-18:00 น. (12 ชั่วโมง)	120	65	 ไปพังงา PTT Station อยู่ซ้ายมือ ไปสุราษฎร์ธานี


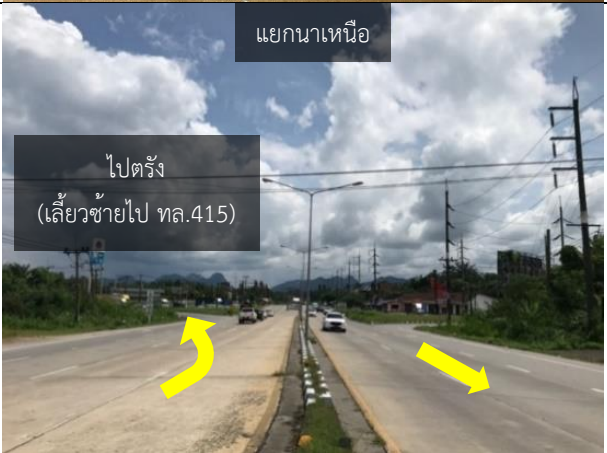
ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
5	MB5+SS4	เสาร์- อาทิตย์	06:00 น. เสาร์ – 06:00 น. อาทิตย์	24	จังหวัด: พังงา ถนน: ทล.4 ทิศทาง: กระบี่ - พังงา และพังงา - กระบี่ พิกัด: MB5: 8.3741772, 98.4477789 SS4: 8.8533283, 98.3085853 หมายเหตุ: - เฉพาะข้อมูล Spot Speed ให้สำรวจวันเสาร์ เวลา 06:00-18:00 น. (12 ชั่วโมง)	-	-	

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
6	MB6&OD4+SS5	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: ภูเก็ต ถนน: ทล.402 ทิศทาง: พังงา - ภูเก็ต และ ภูเก็ต - พังงา พิกัด: MB6: 8.1698623, 98.2998564 OD4-เข้าเมือง: 8.1093771, 98.3316993 OD4-ออกเมือง: 8.1229618, 98.3319043 SS5: 8.1698623, 98.2998564	120	65	 <p>ไปพังงา</p>



ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
7	MB7	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: ภูเก็ต ถนน: ทล.4031 (ถ.เทพกษัตรี - ในยาง) ทิศทาง: ท่าอากาศยานภูเก็ต - เมืองภูเก็ต และเมืองภูเก็ต - ท่าอากาศยานภูเก็ต พิกัด: 8.0775361, 98.3003074	-	-	
8	MB8&OD5+SS6	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: ภูเก็ต ถนน: ทล.4030 ทิศทาง: ภูเก็ต (จากแหลมพรหมเทพ) - พังงา และพังงา - ภูเก็ต (ไปแหลมพรหมเทพ) พิกัด: MB8: 7.9562607, 98.2846091 OD5-เข้าเมือง: 8.0121583,98.3163724 OD5-ออกเมือง: 8.0041144,98.3101324 SS6: 7.9562607, 98.2846091	120	65	



ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
9	MB9&OD6	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: กระบี่ ถนน: ทล.4 ทิศทาง: พังงา - กระบี่ และกระบี่ - พังงา พิกัด: MB9: 8.1213733, 98.8705809 OD6: 8.106701, 98.922192	120	65	
10	MB10+SS7	เสาร์	06:00- 18:00 น.	12	จังหวัด: กระบี่ ถนน: ทล.4037 ทิศทาง: กระบี่ - สุราษฎร์ธานี และสุราษฎร์ธานี - กระบี่ พิกัด: MB10: 8.1243940, 99.0127453 SS7: 8.1243940, 99.0127453	-	-	







ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
11	MB11&OD7	เสาร์- อาทิตย์	06:00 น. เสาร์ – 06:00 น. อาทิตย์	24	จังหวัด: กระบี่ ถนน: ทล.4 ทิศทาง: กระบี่ - ตรัง และตรัง - กระบี่ พิกัด: MB11: 8.0527656, 99.0301696 OD7: 8.054028, 99.027333 หมายเหตุ : - เฉพาะข้อมูล OD ให้สำรวจวันเสาร์ เวลา 06:00-18:00 น. (12 ชั่วโมง)	120	65	
12	TMC1+SS8	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: กระบี่ ถนน: ทล.4 (สี่แยกนาเหนือ) ทิศทาง: กระบี่ - ตรัง และตรัง - กระบี่ พิกัด: TMC: 8.5068258, 98.6815659 SS8: 8.5082173, 98.663514	-	-	



ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
13	TMC2	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: กระบี่ ถนน: ทล.4 (สี่แยกอ่าวลึก) ทิศทาง: กระบี่ - ตรัง และตรัง - กระบี่ พิกัด: 8.3967757, 98.7428588	-	-	
14	TMC3+SS9	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: กระบี่ ถนน: ทล.4 ทิศทาง: กระบี่ - ตรัง และตรัง - กระบี่ พิกัด: TMC: 8.3018712, 98.7839020 SS9: 8.298201, 98.787994	-	-	

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
								 <p>ทิศทางการกลับรถบน ทล. 44</p>
15	TMC4	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: ตรัง ถนน: ทล.4 ทิศทาง: ตรัง - กระบี่ (สี่แยกห้วยยอด) พิกัด: 7.8039, 99.59119	-	-	 <p>แยกห้วยยอด</p> <p>ถนน ทล. 403 เลี้ยวซ้ายไป ทล. 4</p>

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
16	MB12&OD8	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: ตรัง ถนน: ทล.4 ทิศทาง: ตรัง - กระบี่ และกระบี่ - ตรัง พิกัด: MB12: 7.651500, 99.584333 OD8: 7.651500, 99.584333	120	65	
17	MB13&OD9	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: ตรัง ถนน: ทล.403 ทิศทาง: ตรัง - กระบี่ และกระบี่ - ตรัง พิกัด: MB13: 7.601428, 99.58295 OD9: 7.601428, 99.58295	120	65	

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
18	MB14&OD10 +SS10	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: ตรัง ถนน: ทล.4 ทิศทาง: ตรัง - พัทลุง และพัทลุง - ตรัง พิกัด: MB14: 7.568175, 99.671698 OD10: 7.566341, 99.681596 SS10: 7.568175, 99.671698	120	65	 ไปพัทลุง
19	MB15+SS11	เสาร์- อาทิตย์	06:00 น. เสาร์ - 06:00 น. อาทิตย์	24	จังหวัด: ตรัง ถนน: ทล.404 ทิศทาง: ตรัง - สตูล และสตูล - ตรัง พิกัด: MB15: 7.399820, 99.649360 SS11: 7.399820, 99.649360 หมายเหตุ : - เฉพาะข้อมูล Spot Speed ให้สำรวจวันเสาร์ เวลา 06:00-18:00 น. (12 ชั่วโมง)	-	-	 ไปตรัง      ไปสตูล

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
20	MB16+SS12	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: ตรัง ถนน: ทล.416 ทิศทาง: ตรัง - สตูล และสตูล - ตรัง พิกัด: MB16: 7.140278, 99.803056 SS12: 7.140278, 99.803056	-	-	
21	MB17&OD11 +SS13	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: สตูล ถนน: ทล.416 ทิศทาง: สตูล - ปะลิส และปะลิส - สตูล พิกัด: MB17: 6.820194, 99.935944 OD11: 6.789529, 99.968652 SS13: 6.820194, 99.935944	120	65	

ลำดับ ที่	จุดสำรวจ	วัน สำรวจ	ช่วงเวลา	ระยะ เวลา (ชม.)	รายละเอียดจุดสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง สำรวจ O-D		จุดสังเกต
						ผู้สัญจร	รถขนส่ง สินค้า	
22	MB18&OD12	เสาร์	06:00 - 18:00 น.	12	จังหวัด: สตูล ถนน: ทล.406 ทิศทาง: สตูล - สงขลา และสงขลา - สตูล พิกัด: MB18: 6.869972, 100.121611 OD12: 6.877101, 100.125311	120	65	 ด้านตรวจความมั่นคงทุ่งนุ้ย
23	MB19+SS14	เสาร์- อาทิตย์	06:00 น. เสาร์ – 06:00 น. อาทิตย์	24	จังหวัด: สตูล ถนน: ทล.406 ทิศทาง: สตูล - ปะเหลิส และปะเหลิส - สตูล พิกัด: MB19: 6.711125,100.066876 SS14: 6.711125,100.066876 หมายเหตุ : - เฉพาะข้อมูล Spot Speed ให้สำรวจวันเสาร์ เวลา 06:00-18:00 น. (12 ชั่วโมง)	-	-	 ไปเมืองสตูล

### 3.2.3 ผลการสำรวจข้อมูลจราจร

ผลการสำรวจข้อมูลจราจรในรายงานฉบับนี้ ได้รวบรวมผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25 – 26 พฤศจิกายน 2566 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 9 - 10 ธันวาคม 2566 ในช่วงวันหยุดเสาร์อาทิตย์ โดยการสำรวจข้อมูล ประกอบด้วย

1. การสำรวจ MB ระหว่างเวลา 06:00-18:00 น. ของวันเสาร์ (การสำรวจครั้งที่ 1 วันเสาร์ที่ 25 พฤศจิกายน 2566 และการสำรวจครั้งที่ 2 วันเสาร์ที่ 9 ธันวาคม 2566) ช่วงเวลาสำรวจข้อมูล 12 ชั่วโมง และการสำรวจ MB ระหว่างเวลา 06:00 น. ของวันเสาร์ ถึงเวลา 06:00 น. ของวันอาทิตย์ ในจุดสำรวจ MB ที่มีช่วงเวลาสำรวจข้อมูล 24 ชั่วโมง (การสำรวจครั้งที่ 1 วันเสาร์ที่ 25 - วันอาทิตย์ที่ 26 พฤศจิกายน 2566 และการสำรวจครั้งที่ 2 วันเสาร์ที่ 9 - วันอาทิตย์ที่ 10 ธันวาคม 2566)

2. การสำรวจ TMC ระหว่างเวลา 06:00-18:00 น. ของวันเสาร์ (การสำรวจครั้งที่ 1 วันเสาร์ที่ 25 พฤศจิกายน 2566 และการสำรวจครั้งที่ 2 วันเสาร์ที่ 9 ธันวาคม 2566) ช่วงเวลาสำรวจข้อมูล 12 ชั่วโมง

3. การสำรวจจุดต้นทางปลายทาง (O-D Survey) ระหว่างเวลา 06:00-18:00 น. ของวันเสาร์ที่ 9 ธันวาคม 2566

4. การสำรวจข้อมูลความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (Spot Speed Survey, SS) ระหว่างเวลา 06:00-18:00 น. ของวันเสาร์ที่ 9 ธันวาคม 2566

โดยผลการสำรวจข้อมูลจราจร มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1) ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนจำแนกตามทิศทาง จำนวนยานพาหนะจากการนับแยกประเภทยวดยาน และสัดส่วนยานพาหนะจากการนับแยกประเภทยวดยาน ตามจุดสำรวจ MB ที่กำหนดไว้บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ในการสำรวจครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25 – 26 พฤศจิกายน 2566 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 9 – 10 ธันวาคม 2566 ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 ถึง ตารางที่ 3.2-11 ตามลำดับ โดยมีการกระจายตัวของยานพาหนะตามช่วงเวลา จากการนับแยกประเภทยวดยาน ตามจุดสำรวจ MB บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในรูปที่ 3.2-13 ถึง รูปที่ 3.2-31



ตารางที่ 3.2-7 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ

จุดสำรวจ	ทิศทาง	การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 – 26 พ.ย. 2566)						การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 – 10 ธ.ค. 2566)					
		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.) * (24 ชม., 06:00 น. 25 พ.ย. – 06:00 น. 26 พ.ย.)		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.) * (24 ชม., 06:00 น. 9 ธ.ค. – 06:00 น. 10 ธ.ค.)	
		veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr
MB1	ทิศทางชุมพร-ระนอง	368	309	586	508	458	413	466	395	562	491	489	437
	ทิศทางระนอง-ชุมพร	491	397	443	408	461	411	501	409	526	471	503	443
	รวม	859	706	1,029	916	919	824	967	804	1,088	962	992	880
MB2 *	ทิศทางระนอง-ชุมพร	138	128	227	212	120	116	166	148	238	231	139	134
	ทิศทางชุมพร-ระนอง	135	129	161	149	110	102	265	219	303	259	175	152
	รวม	273	257	388	361	230	218	431	367	541	490	314	286
MB3	ทิศทางสุราษฎร์ธานี-พังงา	336	290	268	245	295	276	250	217	373	331	270	246
	ทิศทางพังงา-สุราษฎร์ธานี	247	217	303	281	284	264	198	166	303	264	255	233
	รวม	583	507	571	526	579	539	448	383	676	595	526	479
MB4 *	ทิศทางพังงา-สุราษฎร์ธานี	526	391	703	531	164	293	475	368	570	459	366	285
	ทิศทางสุราษฎร์ธานี-พังงา	659	479	595	461	362	288	612	453	644	498	365	285
	รวม	1,185	870	1,298	992	526	581	1,087	821	1,214	957	732	570
MB5 *	ทิศทางกระบี่-พังงา	468	457	756	703	430	419	454	496	759	741	440	459
	ทิศทางพังงา-กระบี่	627	585	672	639	464	447	599	567	660	676	477	487
	รวม	1,095	1,042	1,428	1,342	894	866	1,053	1,063	1,419	1,417	917	946
MB6	ทิศทางพังงา-ภูเก็ต	1,034	947	1,361	1,339	1,084	1,059	1,054	948	1,535	1,471	1,213	1,181
	ทิศทางภูเก็ต-พังงา	990	940	1,103	1,053	1,100	1,069	1,188	1,083	1,411	1,294	1,332	1,278
	รวม	2,024	1,887	2,464	2,392	2,183	2,128	2,242	2,031	2,946	2,765	2,544	2,458
MB7	ทิศทางสนามบินภูเก็ต-เมืองภูเก็ต	497	358	803	606	575	443	576	418	818	614	615	476
	ทิศทางเมืองภูเก็ต-สนามบินภูเก็ต	581	415	730	532	600	449	600	427	761	566	625	472
	รวม	1,078	773	1,533	1,138	1,175	892	1,176	845	1,579	1,180	1,240	948

ตารางที่ 3.2-7 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 – 26 พ.ย. 2566)						การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 – 10 ธ.ค. 2566)					
		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.) * (24 ชม., 06:00 น. 25 พ.ย. – 06:00 น. 26 พ.ย.)		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.) * (24 ชม., 06:00 น. 9 ธ.ค. – 06:00 น. 10 ธ.ค.)	
		veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr
MB8	ทิศทางภูเก็ต (จากแหลมพรหมเทพ)- พังงา	967	629	1,061	769	888	616	958	603	1,383	942	527	372
	ทิศทางพังงา-ภูเก็ต (ไปแหลมพรหมเทพ)	1,035	684	1,164	812	979	674	895	597	1,336	892	522	360
	รวม	2,002	1,313	2,225	1,581	1,867	1,291	1,853	1,200	2,719	1,834	1,050	731
MB9	ทิศทางพังงา-กระบี่	893	725	893	818	831	750	908	759	922	845	844	782
	ทิศทางกระบี่-พังงา	490	435	999	860	805	738	623	558	965	842	803	755
	รวม	1,383	1,160	1,892	1,678	1,636	1,488	1,531	1,317	1,887	1,687	1,647	1,537
MB10	ทิศทางกระบี่-สุราษฎร์ธานี	265	221	252	235	224	210	134	130	185	164	152	142
	ทิศทางสุราษฎร์ธานี-กระบี่	279	263	255	230	251	235	153	137	220	189	171	156
	รวม	544	484	507	465	475	445	287	267	405	353	322	298
MB11 *	ทิศทางกระบี่-ตรัง	681	631	990	895	543	501	619	539	969	854	537	489
	ทิศทางตรัง-กระบี่	618	551	769	715	453	427	686	602	774	715	463	428
	รวม	1,299	1,182	1,759	1,610	996	928	1,305	1,141	1,743	1,569	1,000	917
MB12	ทิศทางตรัง-กระบี่	302	222	493	317	327	260	1,324	699	690	537	715	512
	ทิศทางกระบี่-ตรัง	470	336	381	288	356	280	452	301	407	314	346	272
	รวม	772	558	874	605	683	541	1,776	1,000	1,097	851	1,061	784
MB13	ทิศทางตรัง-กระบี่	369	339	524	488	426	408	351	336	663	603	455	432
	ทิศทางกระบี่-ตรัง	436	384	481	444	424	398	402	349	713	645	494	458
	รวม	805	723	1,005	932	850	807	753	685	1,376	1,248	949	889
MB14	ทิศทางตรัง-พัทลุง	667	547	982	794	735	628	500	398	1,035	820	709	601
	ทิศทางพัทลุง-ตรัง	975	702	770	666	766	641	1,068	759	988	826	922	760
	รวม	1,642	1,249	1,752	1,460	1,501	1,269	1,568	1,157	2,023	1,646	1,631	1,360

ตารางที่ 3.2-7 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 - 26 พ.ย. 2566)						การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 - 10 ธ.ค. 2566)					
		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.) * (24 ชม., 06:00 น. 25 พ.ย. - 06:00 น. 26 พ.ย.)		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.) * (24 ชม., 06:00 น. 9 ธ.ค. - 06:00 น. 10 ธ.ค.)	
		veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr
MB15 *	ทิศทางตรง-สตูล	540	447	937	747	418	353	465	373	930	733	467	381
	ทิศทางสตูล-ตรง	746	579	684	596	403	343	721	529	846	703	452	367
	รวม	1,286	1,026	1,621	1,343	821	696	1,186	902	1,776	1,436	919	748
MB16	ทิศทางตรง-สตูล	133	116	163	145	160	145	104	93	165	151	138	126
	ทิศทางสตูล-ตรง	94	77	148	135	136	121	120	101	145	130	153	138
	รวม	227	193	311	280	296	266	224	194	310	281	291	263
MB17	ทิศทางสตูล-ปะลิส	431	329	510	385	427	327	418	279	619	404	442	316
	ทิศทางปะลิส-สตูล	418	277	461	352	436	334	416	259	634	422	462	332
	รวม	849	606	971	737	864	661	834	538	1,253	826	904	648
MB18	ทิศทางสตูล-สงขลา	417	325	440	387	439	380	350	261	579	487	454	381
	ทิศทางสงขลา-สตูล	384	291	450	404	395	344	382	307	495	444	450	392
	รวม	801	616	890	791	835	724	732	568	1,074	931	905	774
MB19 *	ทิศทางสตูล-ปะลิส	1,039	705	963	721	568	419	729	511	1,347	858	629	439
	ทิศทางปะลิส-สตูล	852	562	1,432	1,054	788	573	927	558	967	694	580	407
	รวม	1,891	1,267	2,395	1,775	1,356	992	1,656	1,069	2,314	1,552	1,209	846

ตารางที่ 3.2-8 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 - 26 พ.ย. 2566)

จุดสำรวจ	จักรยานสองล้อ และสามล้อ	รถจักรยานยนต์ และสามล้อ เครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถ โดยสาร ขนาดเล็ก	รถ โดยสาร ขนาด กลาง	รถ โดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุก ขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุก พวง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุก พวง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
MB1	5	2,074	6,824	85	80	1	6	1,531	147	111	166	11,030
MB2 *	11	1,006	3,139	103	52	17	22	848	102	172	45	5,517
MB3	3	1,171	4,182	381	4	6	26	910	221	30	13	6,947
MB4 *	28	5,884	9,667	369	210	46	31	1,245	85	36	34	17,635
MB5 *	15	2,448	13,260	1,078	38	62	167	2,634	655	381	728	21,466
MB6	101	3,855	14,179	2,783	102	149	83	3,453	653	765	77	26,200
MB7	26	5,253	6,436	1,547	17	32	47	677	52	10	26	14,123
MB8	35	10,622	7,766	2,438	294	50	59	1,140	0	0	0	22,404
MB9	8	3,495	13,201	981	53	55	104	1,191	267	137	130	19,622
MB10	0	1,080	3,729	99	5	6	12	423	106	174	66	5,700
MB11 *	8	3,703	16,975	1,042	155	27	143	1,145	160	355	208	23,921
MB12	37	2,731	4,878	114	5	12	11	268	66	49	23	8,194
MB13	10	1,280	6,590	219	6	3	34	1,239	237	210	369	10,197
MB14	24	4,618	11,330	359	7	41	101	1,065	177	91	198	18,011
MB15 *	8	2,380	6,524	195	3	3	11	336	80	62	59	9,661
MB16	2	681	2,343	143	4	-	13	293	26	35	12	3,552
MB17	27	1,879	2,805	131	27	5	10	320	26	2	4	5,236
MB18	25	1,146	2,579	144	17	12	15	599	75	67	64	4,743
MB19 *	53	13,214	17,693	456	51	16	27	959	56	12	18	32,555
รวม	194	31,632	71,717	2,803	275	119	365	6,224	903	883	955	266,714

หมายเหตุ : \* การสำรวจปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (06:00 ของวันที่ 25 พ.ย. 2566 - 06:00 น. ของวันที่ 26 พ.ย. 2566)

ตารางที่ 3.2-9 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 - 26 พ.ย. 2566)

จุดสำรวจ	จักรยานสองล้อ และสามล้อ	รถจักรยานยนต์ และสามล้อ เครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถ โดยสาร ขนาดเล็ก	รถ โดยสาร ขนาด กลาง	รถ โดยสาร ขนาด ใหญ่	รถบรรทุก ขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุก ขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุก พวง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุก พวง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
MB1	0.05%	18.80%	61.87%	0.77%	0.73%	0.01%	0.05%	13.88%	1.33%	1.01%	1.50%	100.00%
MB2 *	0.20%	18.23%	56.90%	1.87%	0.94%	0.31%	0.40%	15.37%	1.85%	3.12%	0.82%	100.00%
MB3	0.04%	16.86%	60.20%	5.48%	0.06%	0.09%	0.37%	13.10%	3.18%	0.43%	0.19%	100.00%
MB4 *	0.16%	33.37%	54.82%	2.09%	1.19%	0.26%	0.18%	7.06%	0.48%	0.20%	0.19%	100.00%
MB5 *	0.07%	11.40%	61.77%	5.02%	0.18%	0.29%	0.78%	12.27%	3.05%	1.77%	3.39%	100.00%
MB6	0.39%	14.71%	54.12%	10.62%	0.39%	0.57%	0.32%	13.18%	2.49%	2.92%	0.29%	100.00%
MB7	0.18%	37.26%	45.66%	10.97%	0.12%	0.23%	0.33%	4.80%	0.37%	0.07%	0.00%	100.00%
MB8	0.16%	47.41%	34.66%	10.88%	1.31%	0.22%	0.26%	5.09%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%
MB9	0.04%	17.81%	67.28%	5.00%	0.27%	0.28%	0.53%	6.07%	1.36%	0.70%	0.66%	100.00%
MB10	0.00%	18.95%	65.42%	1.74%	0.09%	0.11%	0.21%	7.42%	1.86%	3.05%	1.16%	100.00%
MB11 *	0.03%	15.48%	70.96%	4.36%	0.65%	0.11%	0.60%	4.79%	0.67%	1.48%	0.87%	100.00%
MB12	0.45%	33.33%	59.53%	1.39%	0.06%	0.15%	0.13%	3.27%	0.81%	0.60%	0.28%	100.00%
MB13	0.10%	12.55%	64.63%	2.15%	0.06%	0.03%	0.33%	12.15%	2.32%	2.06%	3.62%	100.00%
MB14	0.13%	25.64%	62.91%	1.99%	0.04%	0.23%	0.56%	5.91%	0.98%	0.51%	1.10%	100.00%
MB15 *	0.08%	24.64%	67.53%	2.02%	0.03%	0.03%	0.11%	3.48%	0.83%	0.64%	0.61%	100.00%
MB16	0.06%	19.17%	65.96%	4.03%	0.11%	0.00%	0.37%	8.25%	0.73%	0.99%	0.34%	100.00%
MB17	0.52%	35.89%	53.57%	2.50%	0.52%	0.10%	0.19%	6.11%	0.50%	0.04%	0.08%	100.00%
MB18	0.53%	24.16%	54.37%	3.04%	0.36%	0.25%	0.32%	12.63%	1.58%	1.41%	1.35%	100.00%
MB19 *	0.16%	40.59%	54.35%	1.40%	0.16%	0.05%	0.08%	2.95%	0.17%	0.04%	0.06%	100.00%

หมายเหตุ : \* การสำรวจปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (06:00 ของวันที่ 25 พ.ย. 2566 - 06:00 น. ของวันที่ 26 พ.ย. 2566)

ตารางที่ 3.2-10 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 – 10 ธ.ค. 2566)

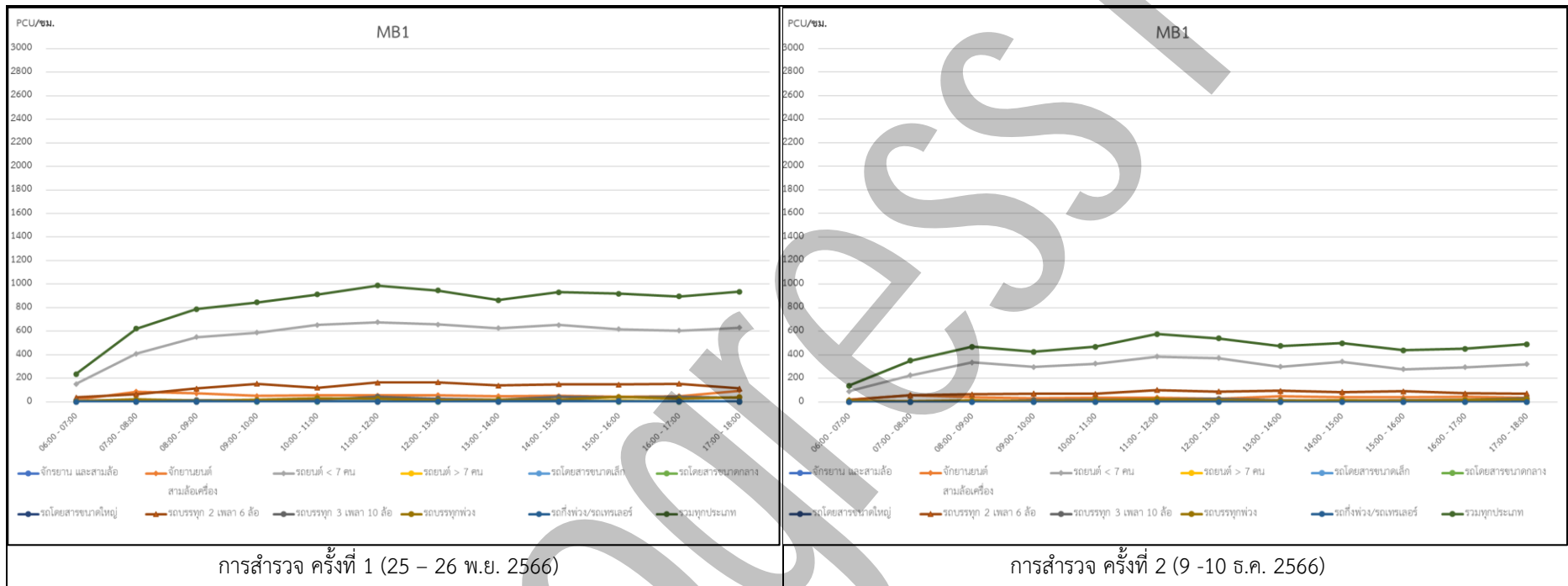
จุดสำรวจ	จักรยานสองล้อ และสามล้อ	รถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
MB1	19	2,625	6,975	82	44	3	31	1,821	164	135	4	11,903
MB2 *	7	1,659	4,054	80	46	25	38	1,085	304	98	144	7,540
MB3	5	1,075	3,938	281	3	5	22	835	68	51	25	6,308
MB4 *	43	6,219	8,835	705	75	75	55	1,375	110	55	9	17,556
MB5 *	20	2,577	12,900	1,372	34	141	125	3,226	530	1,082	8	22,015
MB6	106	4,581	17,810	3,195	56	195	102	3,108	388	988	4	30,533
MB7	35	5,467	6,765	1,516	24	32	54	894	51	36	4	14,878
MB8	59	11,896	9,040	2,372	298	26	73	1,311	115	8	0	25,198
MB9	16	3,481	12,995	856	27	48	92	1,136	731	158	220	19,760
MB10	1	696	2,419	63	4	7	6	460	30	110	70	3,866
MB11 *	19	3,871	16,821	1,030	125	50	93	1,305	174	269	247	24,004
MB12	3	5,228	6,864	92	5	8	13	348	86	51	34	12,732
MB13	8	1,536	7,803	232	33	22	26	999	205	188	330	11,382
MB14	53	5,180	12,653	357	9	47	43	792	179	83	175	19,571
MB15 *	21	6,546	13,881	315	11	9	26	857	211	64	117	22,058
MB16	37	666	2,233	114	8	1	16	291	64	39	25	3,494
MB17	2	4,668	5,356	173	18	4	15	546	36	1	26	10,845
MB18	21	2,842	6,170	294	26	44	33	1,000	156	133	137	10,856
MB19 *	79	13,272	13,198	400	43	12	52	1,771	123	27	49	29,026
รวม	554	84,085	170,710	13,529	889	754	915	23,160	3,725	3,576	1,628	303,525

หมายเหตุ : \* การสำรวจปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (06:00 ของวันที่ 9 ธ.ค. 2566 - 06:00 น. ของวันที่ 10 ธ.ค. 2566)

ตารางที่ 3.2-11 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 – 10 ธ.ค. 2566)

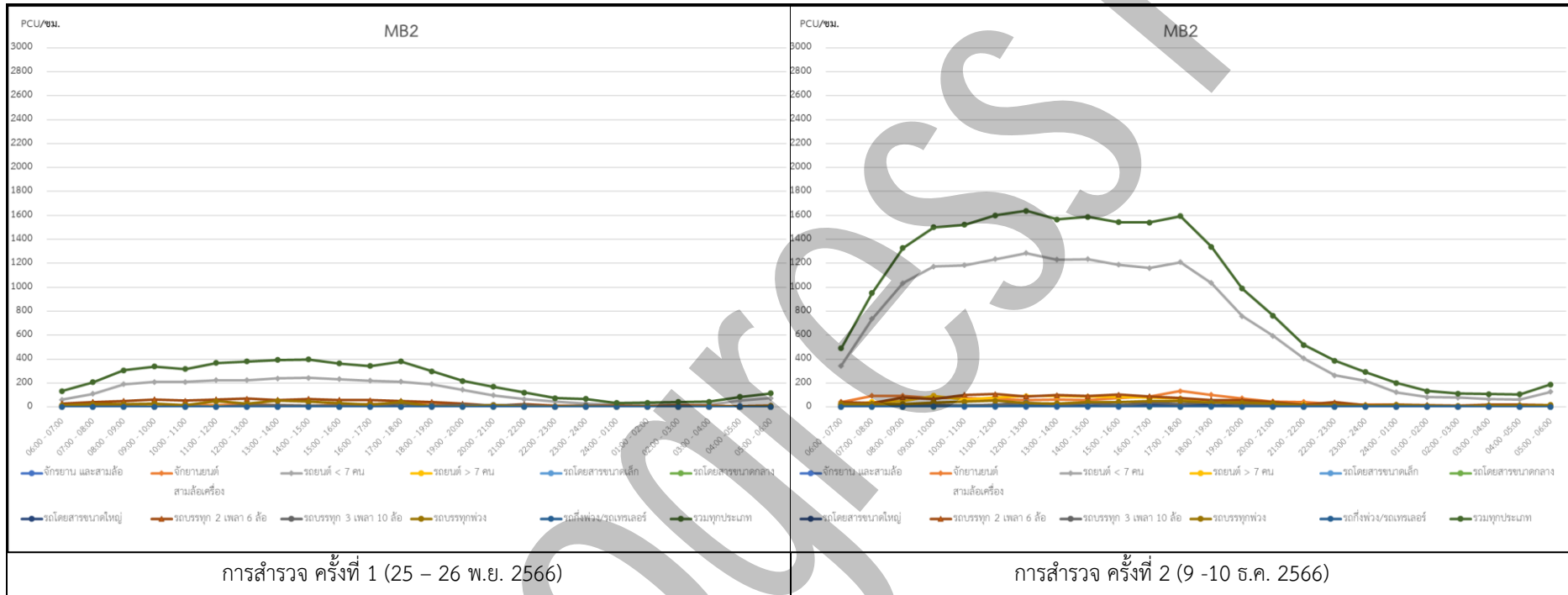
จุดสำรวจ	จักรยานสองล้อ และสามล้อ	รถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพวง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพวง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
MB1	0.16%	22.05%	58.60%	0.69%	0.37%	0.03%	0.26%	15.30%	1.38%	1.13%	0.03%	100.00%
MB2 *	0.09%	22.00%	53.77%	1.06%	0.61%	0.33%	0.50%	14.39%	4.03%	1.30%	1.91%	100.00%
MB3	0.08%	17.04%	62.43%	4.45%	0.05%	0.08%	0.35%	13.24%	1.08%	0.81%	0.40%	100.00%
MB4 *	0.24%	35.42%	50.32%	4.02%	0.43%	0.43%	0.31%	7.83%	0.63%	0.31%	0.05%	100.00%
MB5 *	0.09%	11.71%	58.60%	6.23%	0.15%	0.64%	0.57%	14.65%	2.41%	4.91%	0.04%	100.00%
MB6	0.35%	15.00%	58.33%	10.46%	0.18%	0.64%	0.33%	10.18%	1.27%	3.24%	0.01%	100.00%
MB7	0.24%	36.75%	45.47%	10.19%	0.16%	0.22%	0.36%	6.01%	0.34%	0.24%	0.03%	100.00%
MB8	0.23%	47.21%	35.88%	9.41%	1.18%	0.10%	0.29%	5.20%	0.46%	0.03%	0.00%	100.00%
MB9	0.08%	17.62%	65.76%	4.33%	0.14%	0.24%	0.47%	5.75%	3.70%	0.80%	1.11%	100.00%
MB10	0.03%	18.00%	62.57%	1.63%	0.10%	0.18%	0.16%	11.90%	0.78%	2.85%	1.81%	100.00%
MB11 *	0.08%	16.13%	70.08%	4.29%	0.52%	0.21%	0.39%	5.44%	0.72%	1.12%	1.03%	100.00%
MB12	0.02%	41.06%	53.91%	0.72%	0.04%	0.06%	0.10%	2.73%	0.68%	0.40%	0.27%	100.00%
MB13	0.07%	13.49%	68.56%	2.04%	0.29%	0.19%	0.23%	8.78%	1.80%	1.65%	2.90%	100.00%
MB14	0.27%	26.47%	64.65%	1.82%	0.05%	0.24%	0.22%	4.05%	0.91%	0.42%	0.89%	100.00%
MB15 *	0.10%	29.68%	62.93%	1.43%	0.05%	0.04%	0.12%	3.89%	0.96%	0.29%	0.53%	100.00%
MB16	1.06%	19.06%	63.91%	3.26%	0.23%	0.03%	0.46%	8.33%	1.83%	1.12%	0.72%	100.00%
MB17	0.02%	43.04%	49.39%	1.60%	0.17%	0.04%	0.14%	5.03%	0.33%	0.01%	0.24%	100.00%
MB18	0.19%	26.18%	56.83%	2.71%	0.24%	0.41%	0.30%	9.21%	1.44%	1.23%	1.26%	100.00%
MB19 *	0.27%	45.72%	45.47%	1.38%	0.15%	0.04%	0.18%	6.10%	0.42%	0.09%	0.17%	100.00%

หมายเหตุ : \* การสำรวจปริมาณจราจร 24 ชั่วโมง (06:00 ของวันที่ 9 ธ.ค. 2566 - 06:00 น. ของวันที่ 10 ธ.ค. 2566)

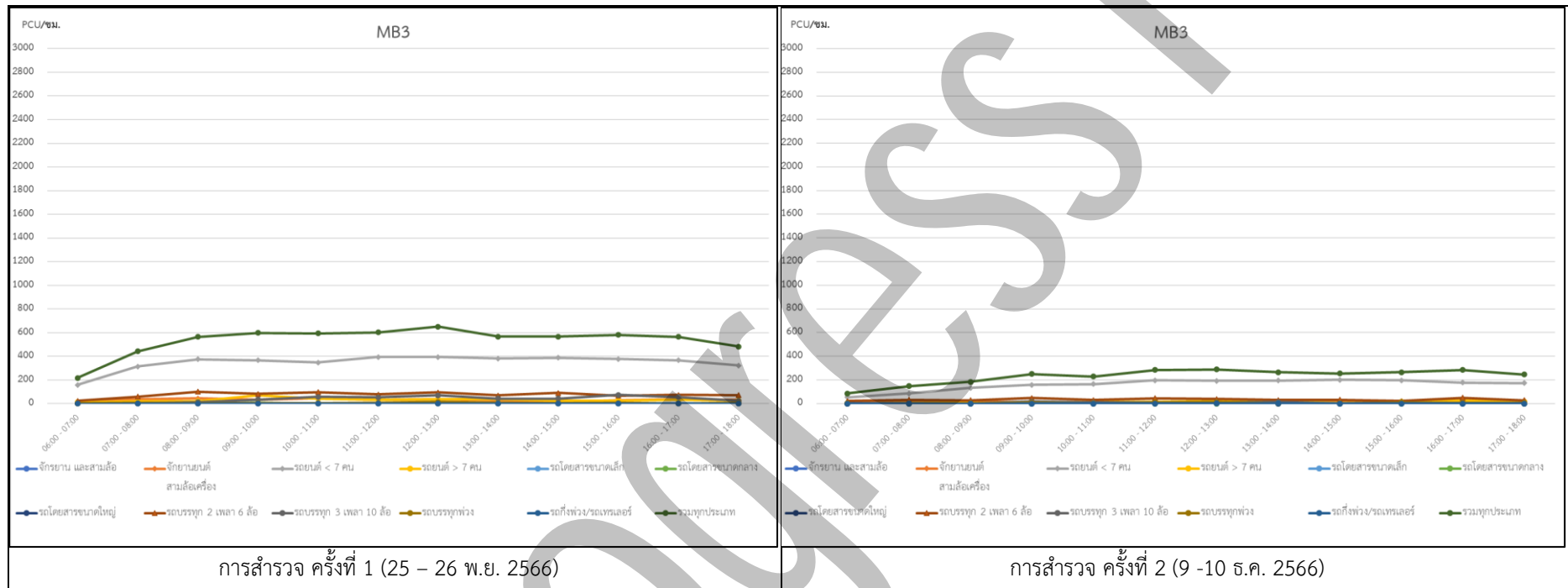


รูปที่ 3.2-13 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยานที่จุดสำรวจ MB1 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

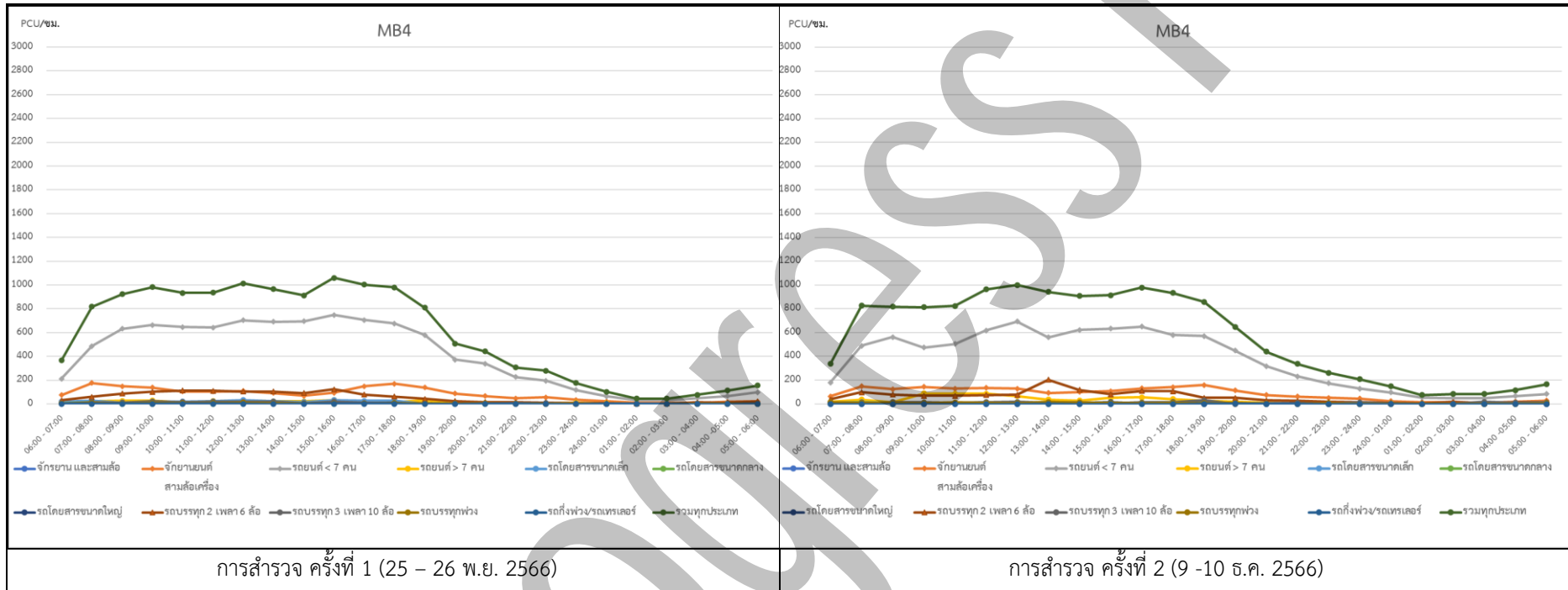




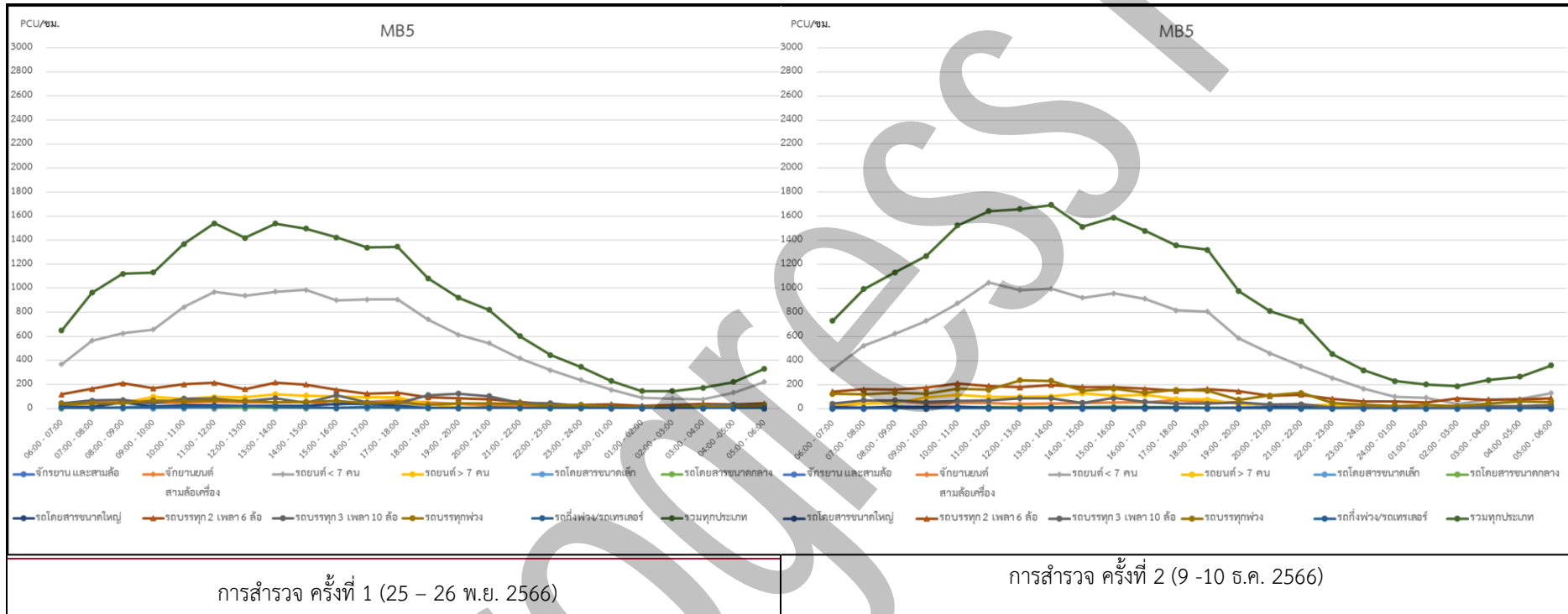
รูปที่ 3.2-14 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB2 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



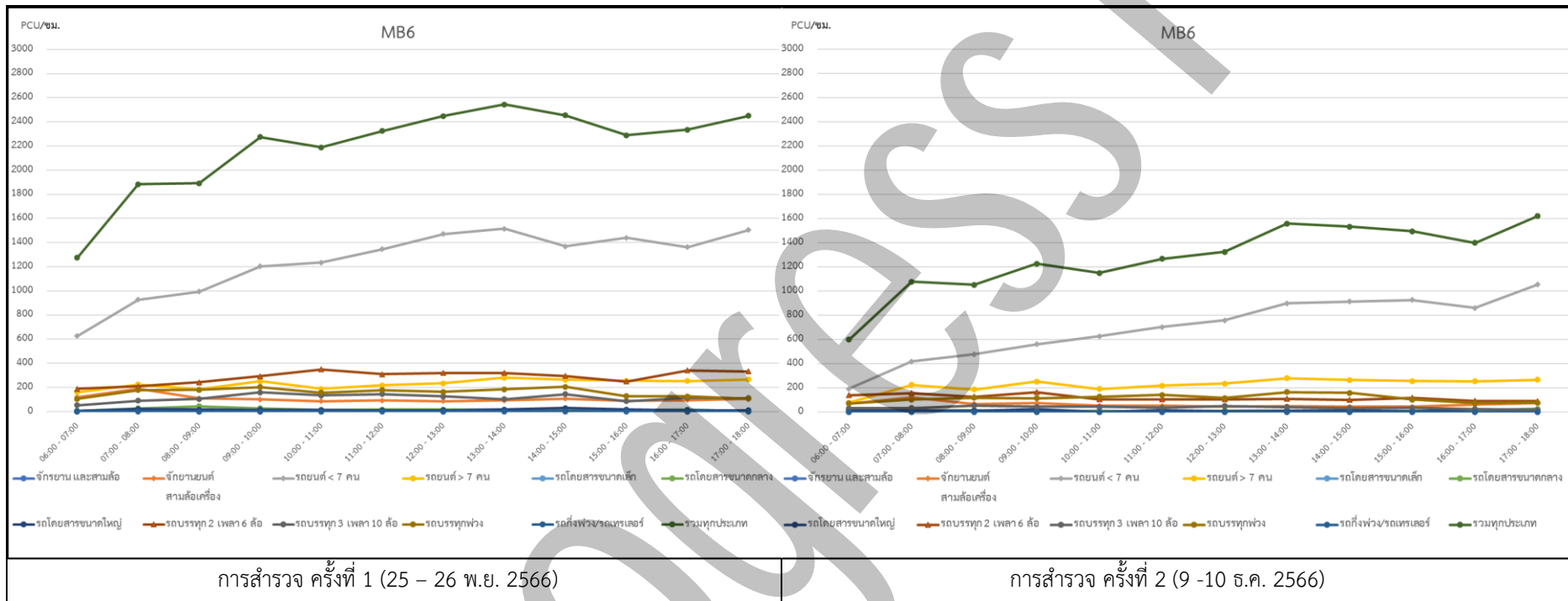
รูปที่ 3.2-15 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยานที่จุดสำรวจ MB3 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



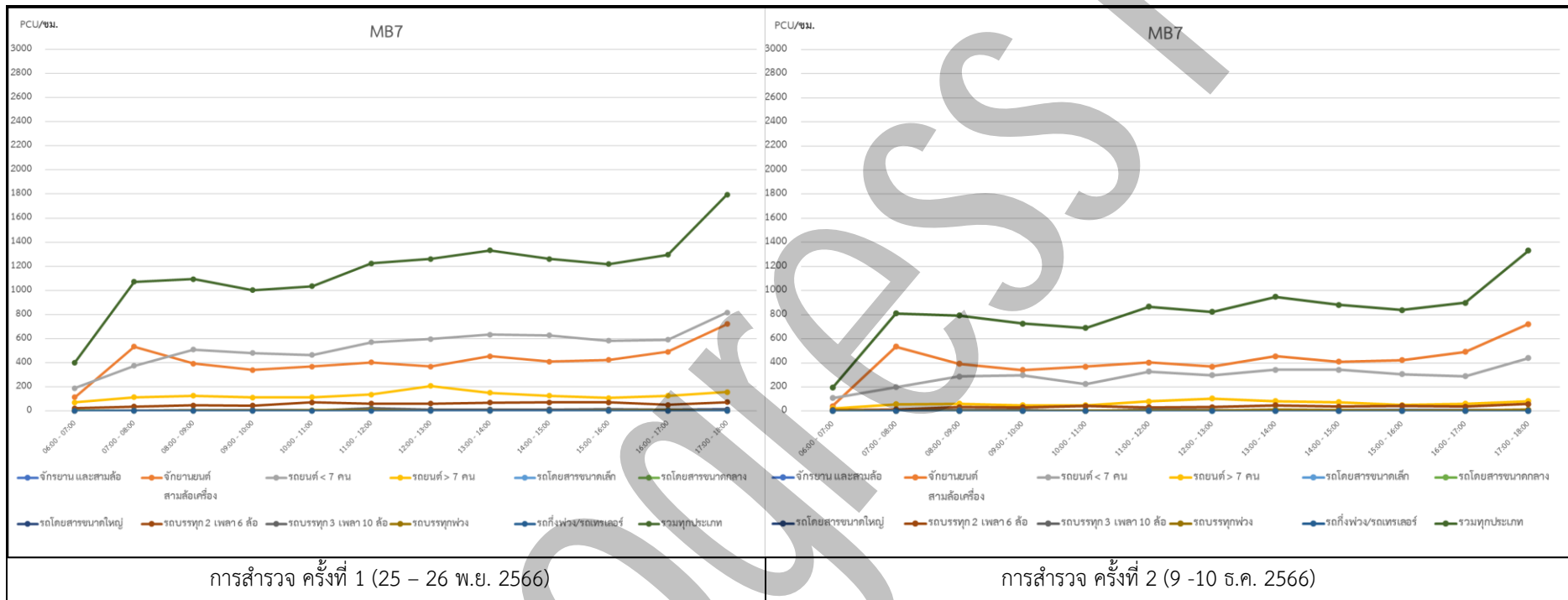
รูปที่ 3.2-16 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจากการนับแยกประเภทที่จุดสำรวจ MB4



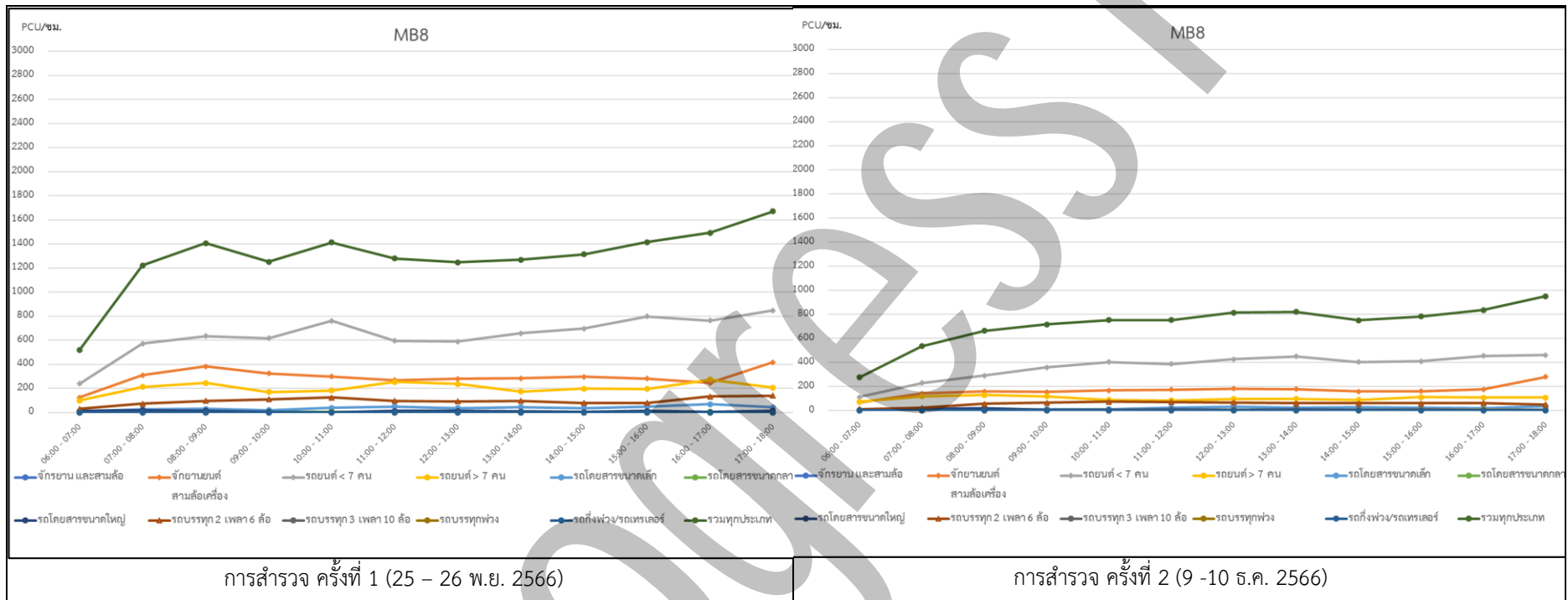
รูปที่ 3.2-17 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB5 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



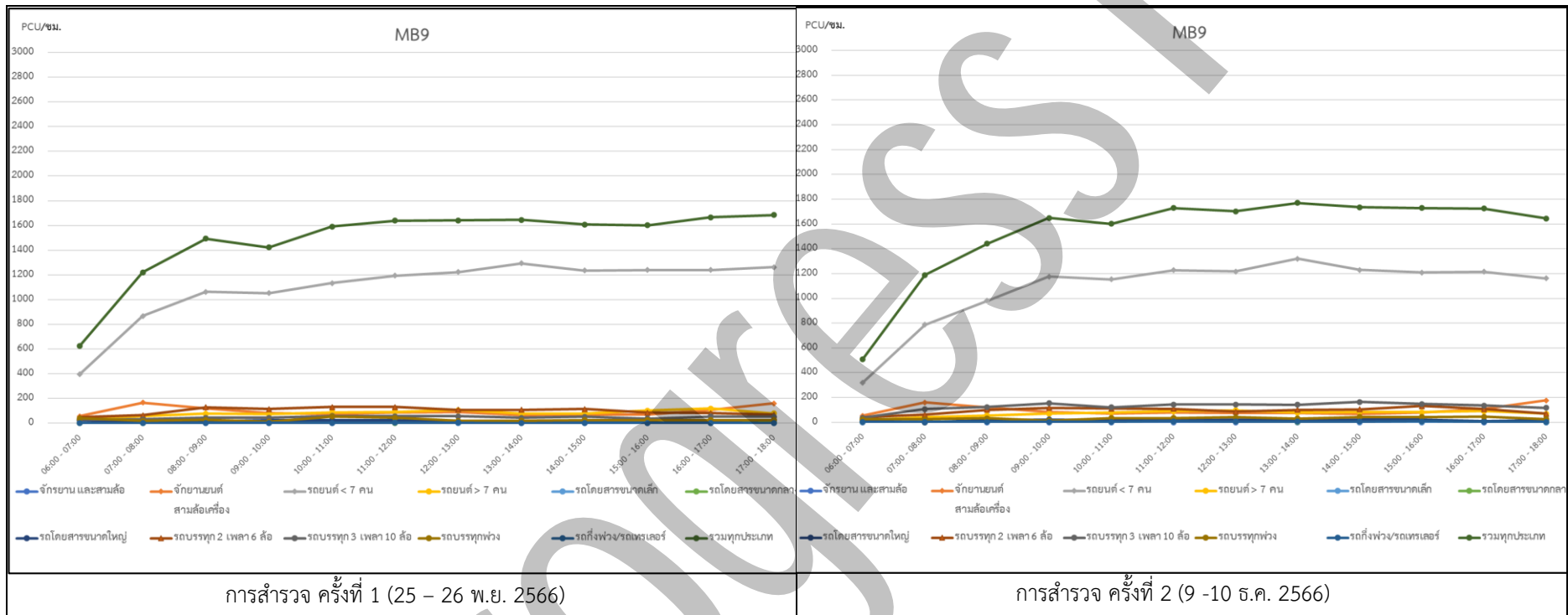
รูปที่ 3.2-18 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB6 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



รูปที่ 3.2-19 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB7 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

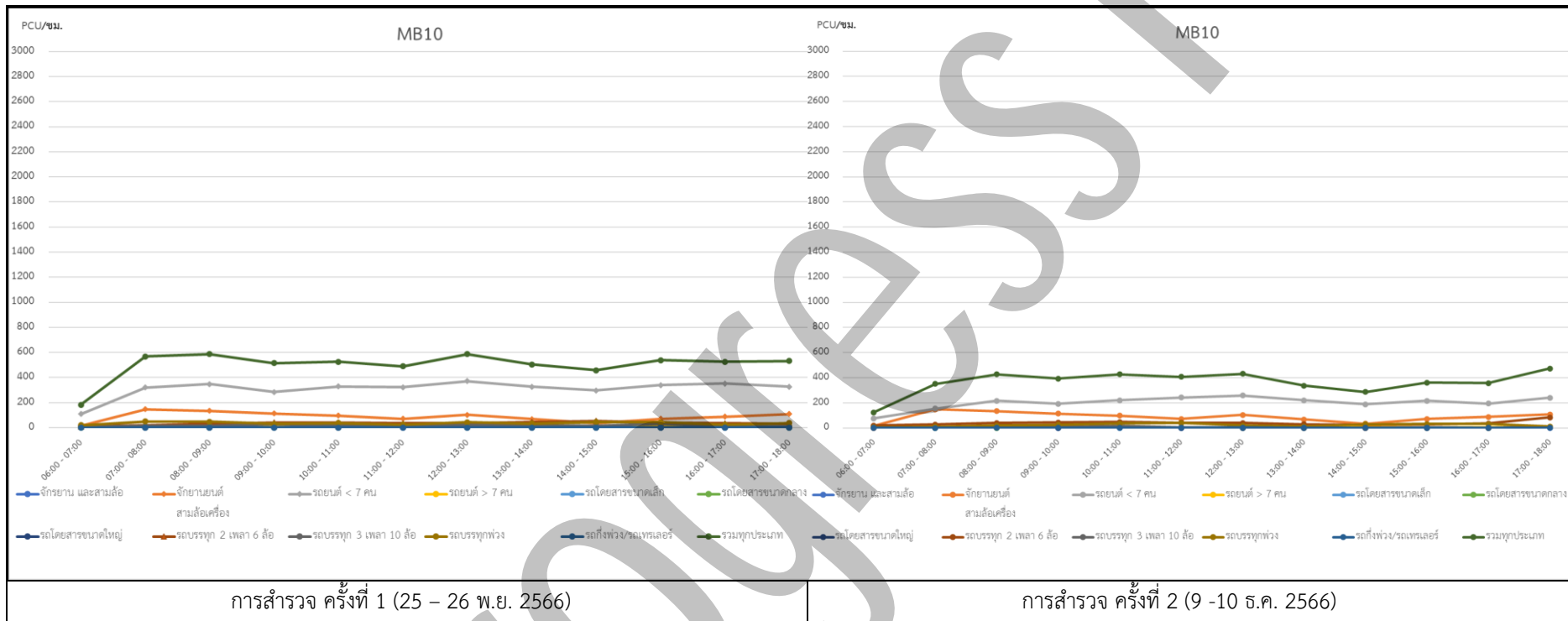


รูปที่ 3.2-20 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB8 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

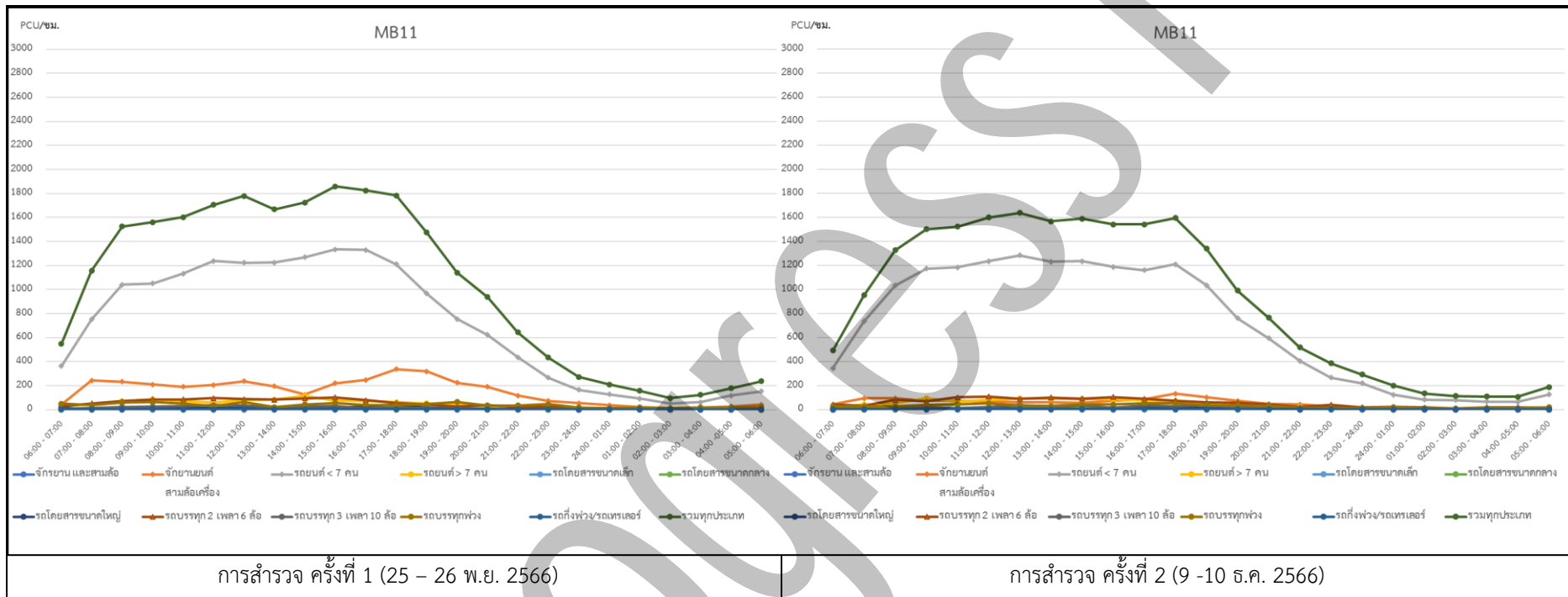


รูปที่ 3.2-21 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB9 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

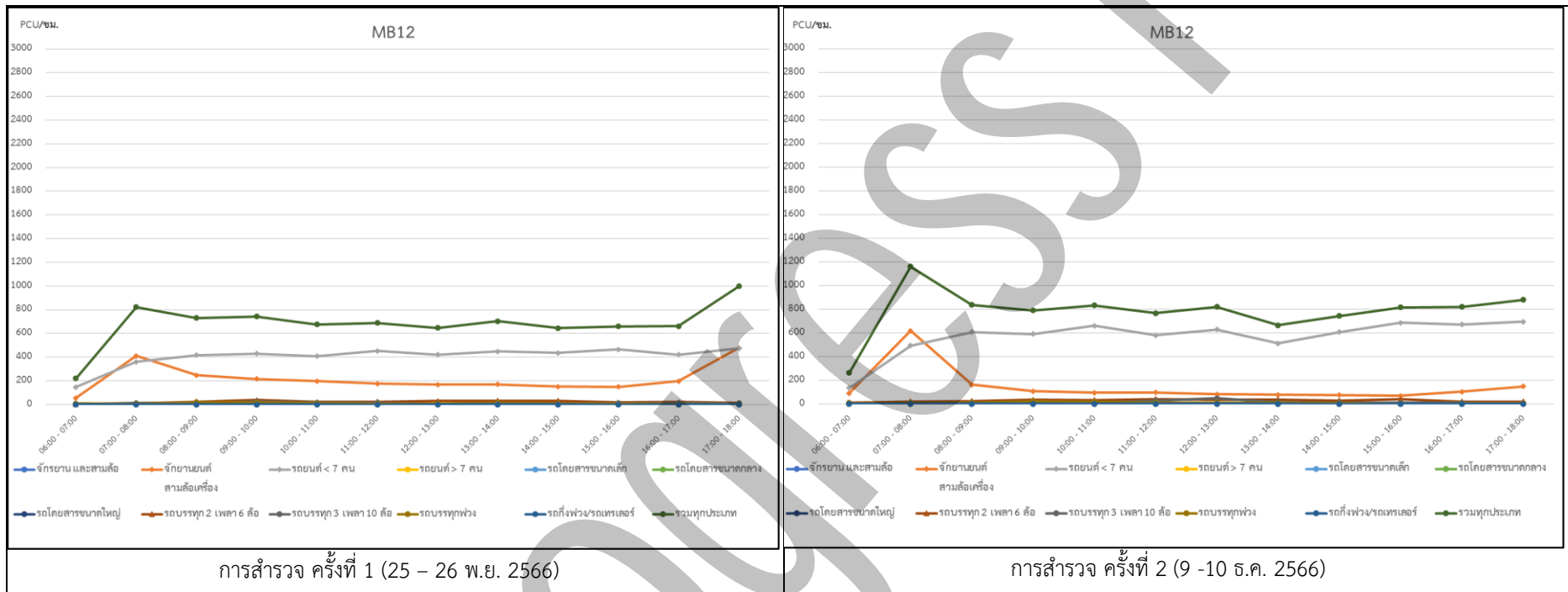




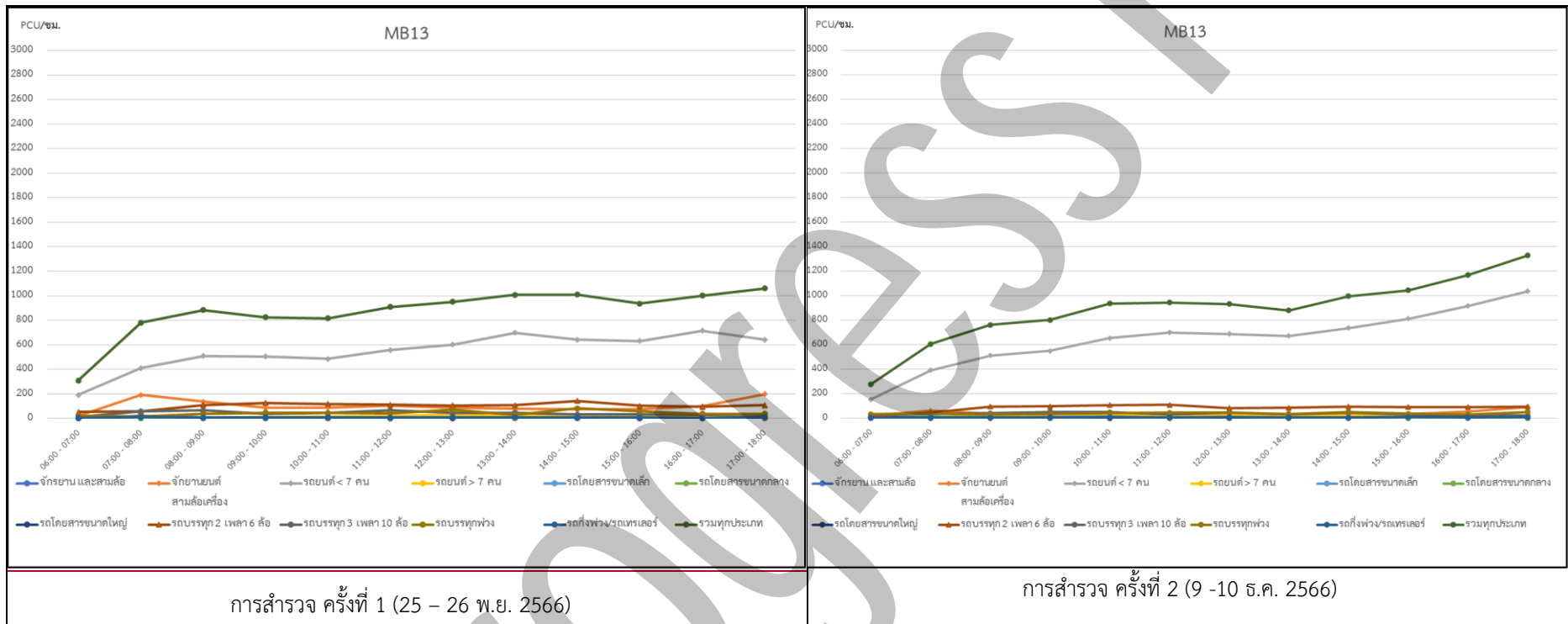
รูปที่ 3.2-22 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB10 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



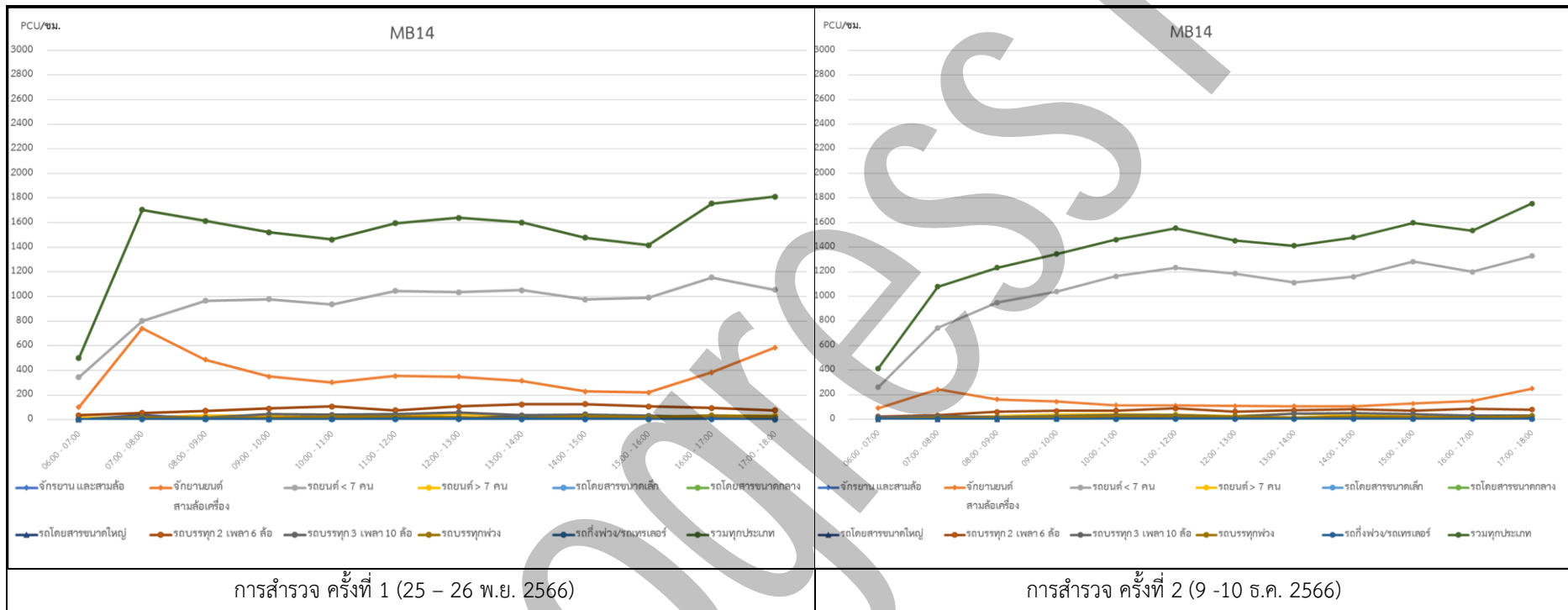
รูปที่ 3.2-23 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB11 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



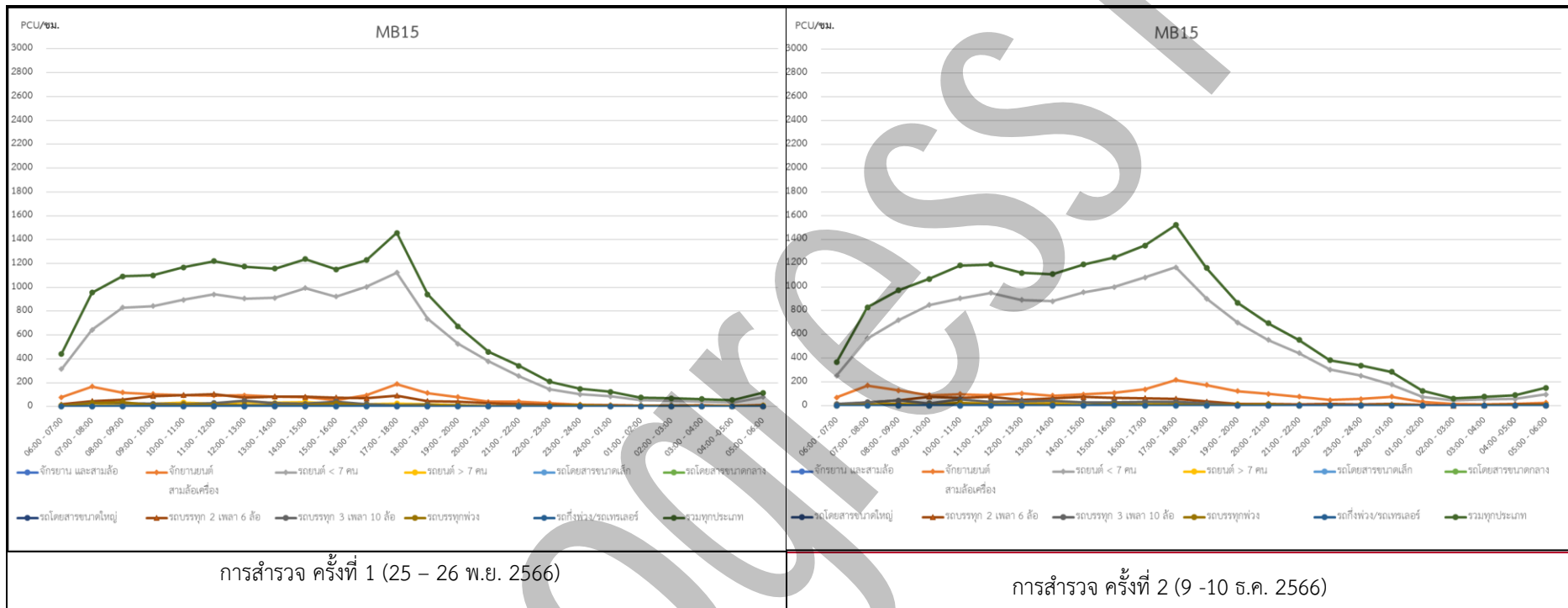
รูปที่ 3.2-24 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยานที่จุดสำรวจ MB12 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



รูปที่ 3.2-25 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยวดยานที่จุดสำรวจ MB13 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



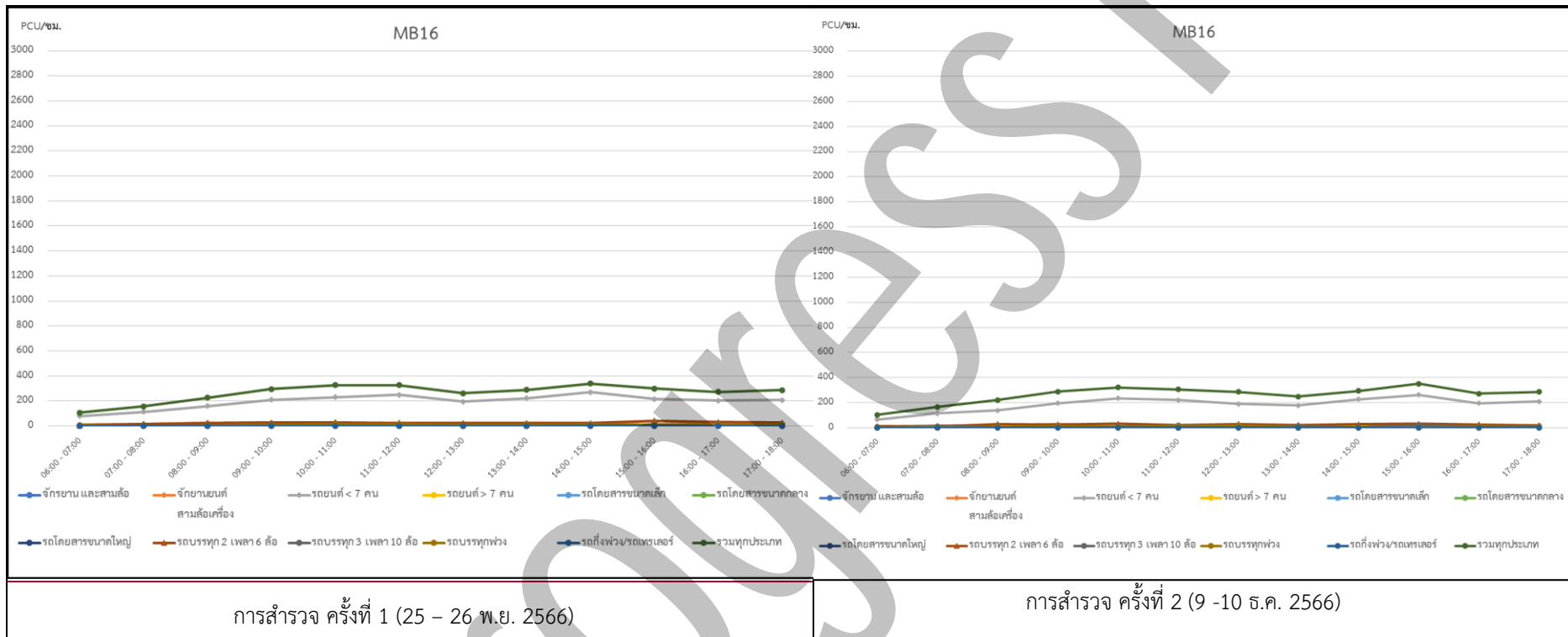
รูปที่ 3.2-26 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB14 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



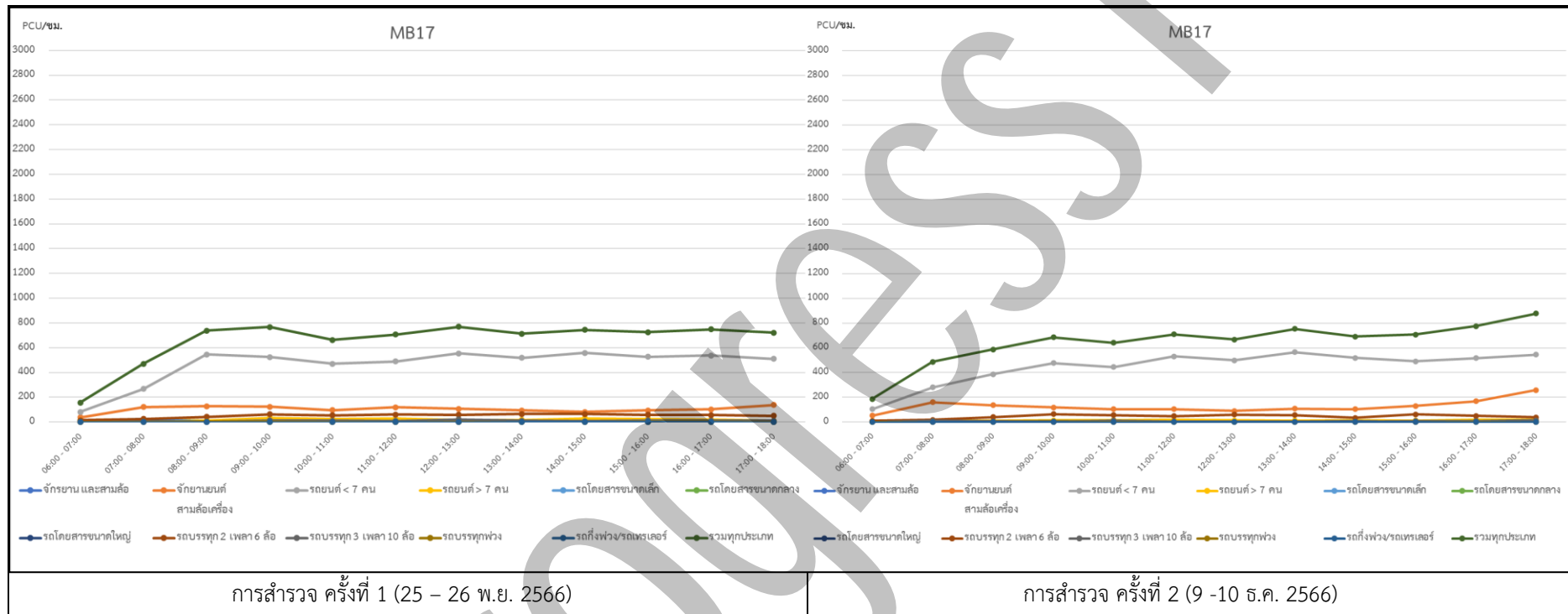
การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 - 26 พ.ย. 2566)

การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 - 10 ธ.ค. 2566)

รูปที่ 3.2-27 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทยานที่จุดสำรวจ MB15 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

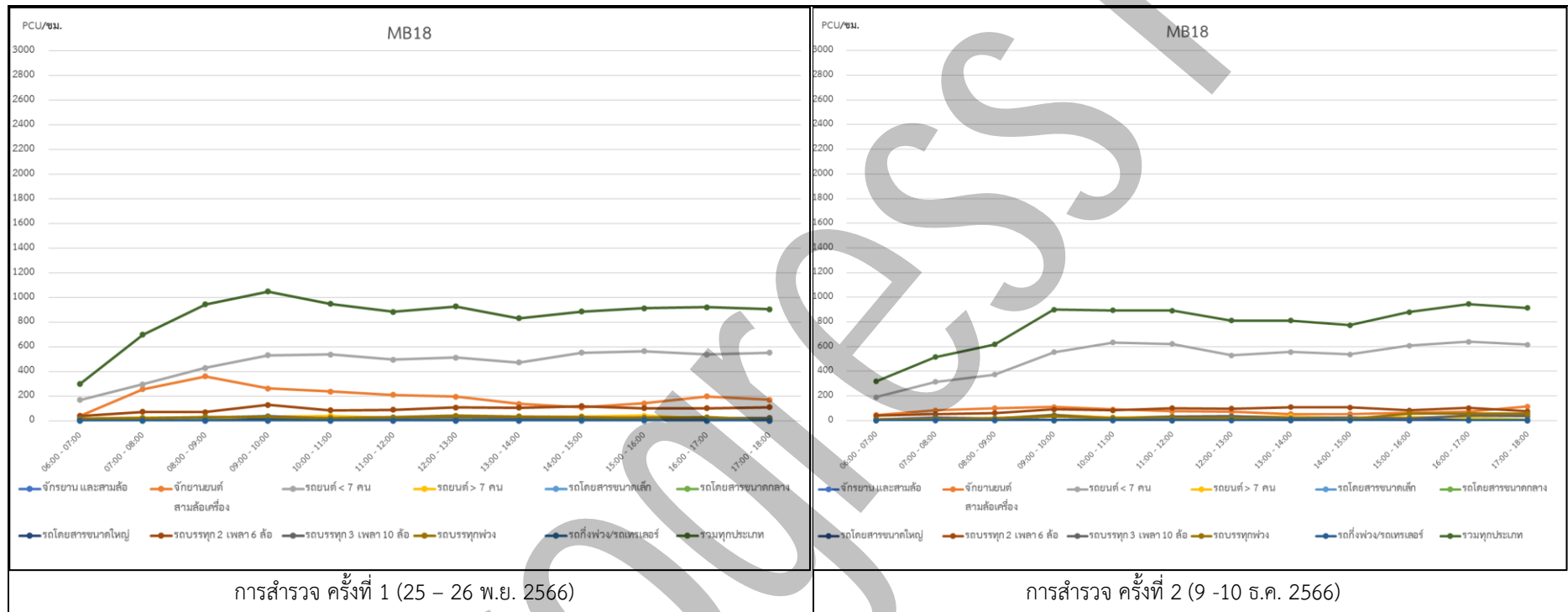


รูปที่ 3.2-28 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB16 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



รูปที่ 3.2-29 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB17 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2





รูปที่ 3.2-30 การกระจายตัวตามช่วงเวลาของยานพาหนะจำแนกตามประเภทขบวนที่จุดสำรวจ MB18 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



จากการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรทั้ง 2 ครั้ง เมื่อนำข้อมูลมาทำการประมวลผลเบื้องต้น พบข้อเท็จจริงจากโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ดังนี้

1) ปริมาณจราจรสูงสุด เกิดขึ้นที่จุดสำรวจ MB6 เส้นทาง ทล. 402 (พังงา - ภูเก็ต และภูเก็ต - พังงา) จ. ภูเก็ต มีค่าเท่ากับ 2,128 PCU/hr. ในการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 2,458 PCU/hr. ในการสำรวจครั้งที่ 2 ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7

2) ปริมาณจราจรต่ำสุด เกิดขึ้นที่จุดสำรวจ MB2 และ MB16 โดยจุดสำรวจ MB2 เส้นทาง ทล.4 (ระนอง - ชุมพร และชุมพร - ระนอง) จ.ระนอง ปริมาณจราจรเท่ากับ 218 PCU/hr. ในการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 286 PCU/hr. ในการสำรวจครั้งที่ 2 และ จุดสำรวจ MB16 เส้นทาง ทล.416 (ตรัง - สตูล และ สตูล - ตรัง) จ. ตรัง ปริมาณจราจรเท่ากับ 266 PCU/hr. ในการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 263 PCU/hr. ในการสำรวจครั้งที่ 2 ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7

3) เมื่อพิจารณาปริมาณจราจรในภาพรวมบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการทั้ง 6 จังหวัด จากจุดสำรวจ MB ทั้ง 19 จุด พบว่า รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นยานพาหนะที่มีสัดส่วนสูงสุดในกระแสจราจร โดยมีสัดส่วนอยู่ในช่วงร้อยละ 40 - 70 ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดในกระแสจราจร ยานพาหนะที่มีสัดส่วนรองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ยกเว้นจุดสำรวจ MB8 ซึ่งเป็นจุดสำรวจที่อยู่บนถนน ทล. 4030 จ.ภูเก็ต ทิศทาง ภูเก็ต (จากแหลมพรหมเทพ) - พังงา และ พังงา - ภูเก็ต (ไปแหลมพรหมเทพ) ที่มีสัดส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่า รถจักรยานยนต์ โดยสัดส่วนรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ในการสำรวจครั้งที่ 1 เท่ากับร้อยละ 45.54 และร้อยละ 47.41 ตามลำดับ และสัดส่วนรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ในการสำรวจครั้งที่ 2 เท่ากับร้อยละ 45.29 และร้อยละ 47.21 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-9 และ ตารางที่ 3.2-11

4) เมื่อพิจารณาสัดส่วนของยานพาหนะประเภทรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย รถโดยสารขนาดเล็ก รถโดยสารขนาดกลาง และรถโดยสารขนาดใหญ่ พบว่า ที่จุดสำรวจ MB8 ถนน ทล.4030 จ. ภูเก็ต เป็นจุดที่มีสัดส่วนของรถโดยสารในกระแสจราจรสูงสุด โดยมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 1.79 และร้อยละ 1.57 ในการสำรวจครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-9 และ ตารางที่ 3.2-11

5) เมื่อพิจารณาสัดส่วนของยานพาหนะประเภทรถขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบด้วย รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา) และรถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา) พบว่า ที่จุดสำรวจ MB5 ถนน ทล.4 จ.พังงา ทิศทาง กระบี่-พังงา และพังงา-กระบี่ เป็นจุดที่มีสัดส่วนของรถขนส่งสินค้าในกระแสจราจรสูงสุด โดยมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 20.48 และร้อยละ 22.01 ในการสำรวจครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-9 และ ตารางที่ 3.2-11

6) เมื่อพิจารณาการกระจายตัวของยานพาหนะแต่ละประเภทรายชั่วโมง ในช่วงเวลาที่ทำการสำรวจข้อมูลในหน่วย PCU/ชม. พบว่า ตามจุดสำรวจ MB ในภาพรวม มีการกระจายตัวเป็นปกติ อย่างไรก็ตาม พบว่า

ที่จุดสำรวจ MB1 (จ.ชุมพร ถนน ทล.4 ทิศทาง ชุมพร - ระนอง และระนอง - ชุมพร) MB3 (จ.สุราษฎร์ธานี ถนน ทล.401 ทิศทาง สุราษฎร์ธานี - พังงา และพังงา - สุราษฎร์ธานี) MB6 (จ.ภูเก็ต ถนน ทล.402 ทิศทาง พังงา - ภูเก็ต และ ภูเก็ต - พังงา) และ MB8 (จ.ภูเก็ต ถนน ทล.4030 ทิศทาง ภูเก็ต (จากแหลมพรหมเทพ) - พังงา และ พังงา - ภูเก็ต (ไปแหลมพรหมเทพ)) เป็นจุดที่พบความแตกต่างของปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 1 มากกว่า ปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 2 ค่อนข้างสูง ขณะที่จุดสำรวจ MB2 (จ.ระนอง ถนน ทล.4 ทิศทาง ระนอง - ชุมพร และชุมพร - ระนอง) พบความแตกต่างของปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 1 น้อยกว่า ปริมาณจราจรในการสำรวจครั้งที่ 2 ค่อนข้างสูง ดังแสดงในรูปที่ 3.2-13 ถึง รูปที่ 3.2-15 รูปที่ 3.2-18 และรูปที่ 3.2-20 ทั้งนี้ อาจเนื่องจากมีเทศกาลหรือกิจกรรมท้องถิ่นในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรของจุดที่มีการสำรวจ 24 ชม. ทั้ง 2 ครั้ง พบว่า การกระจายตัวของยานพาหนะมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน

## 2) ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC)

ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยกในการสำรวจข้อมูลจราจร ครั้งที่ 1 ที่ได้จากการสำรวจ ในวันที่ 25 พฤศจิกายน 2566 และครั้งที่ 2 วันที่ 9 ธันวาคม 2566 จำแนกตามทิศทางการสัญจรผ่านทางแยก จำนวนยานพาหนะจากการนับแยกประเภทยวดยาน และสัดส่วนยานพาหนะจากการนับแยกประเภทยวดยาน ตามจุดสำรวจ TMC ที่กำหนดไว้บนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-12 ถึง ตารางที่ 3.2-16 ตามลำดับ โดยแสดงปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบริเวณทางแยก TMC1 ถึง TMC4 ดังแสดงในรูปที่ 3.2-32 ถึง รูปที่ 3.2-35

ตารางที่ 3.2-12 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยกบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ

จุดสำรวจ	ทิศทาง	การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)						การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)					
		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.)	
		veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr
TMC1	1. สุราษฎร์ธานี - กลับริด	43	35	50	43	46	41	9	7	21	22	13	13
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	128	124	298	291	206	205	232	236	250	229	250	246
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4040)	37	33	73	71	53	52	57	56	66	63	62	61
	4. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4)	47	42	65	61	52	49	66	59	71	67	76	70
	5. กระบี่ (ทล. 4) - กลับริด	12	17	9	12	9	13	5	4	3	2	4	4
	6. กระบี่ (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	33	29	52	52	47	45	53	53	72	75	66	65
	7. กระบี่ (ทล. 4) - พังงา	68	63	163	163	123	120	100	91	144	129	136	130
	8. กระบี่ (ทล. 4) - กระบี่ (ทล. 4040)	31	24	45	36	36	30	41	31	67	46	48	35
	9. กระบี่ (ทล. 4040) - กระบี่ (ทล. 4)	9	9	26	26	16	15	15	13	27	15	21	15
	10. กระบี่ (ทล. 4040) - สุราษฎร์ธานี	33	31	61	61	48	46	47	42	55	52	54	50
	11. กระบี่ (ทล. 4040) - พังงา	17	14	33	25	25	20	31	24	26	24	29	23
	12. พังงา - กระบี่ (ทล. 4040)	14	12	23	20	14	12	21	16	20	17	17	14
	13. พังงา - กระบี่ (ทล. 4)	71	68	137	137	123	120	118	110	122	117	133	129
	14. พังงา - สุราษฎร์ธานี	149	136	318	329	245	245	250	367	237	348	249	371
	รวม	692	637	1,353	1,327	1,043	1,014	1,045	1,109	1,181	1,206	1,158	1,226

ตารางที่ 3.2-12 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยกบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)						การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)					
		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจร ช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.)	
		veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr
TMC2	1. พังงา - กลับรถ	61	37	23	19	38	26	27	19	48	35	33	24
	2. พังงา - อ.แหลมสัก	194	144	117	98	126	100	189	125	152	111	148	106
	3. พังงา - ตรัง	165	134	250	226	206	187	243	203	311	273	270	241
	4. พังงา - สุราษฎร์ธานี	139	91	120	94	118	88	217	140	197	130	262	156
	5. สุราษฎร์ธานี - พังงา	96	74	84	78	76	66	154	110	113	93	118	91
	6. สุราษฎร์ธานี - อ.แหลมสัก	125	87	114	98	98	79	144	102	117	94	116	90
	7. สุราษฎร์ธานี - ตรัง	172	117	188	141	153	114	270	175	314	210	231	161
	8. ตรัง - กลับรถ	10	8	15	12	12	10	84	51	55	40	61	41
	9. ตรัง - สุราษฎร์ธานี	66	48	98	86	72	62	125	89	147	143	124	100
	10. ตรัง - พังงา	171	135	227	216	194	177	223	175	320	273	270	236
	11. ตรัง - อ.แหลมสัก	170	116	189	152	143	110	177	112	250	169	192	132
	12. อ.แหลมสัก - กลับรถ	76	56	93	78	86	70	100	77	128	93	100	77
	13. อ.แหลมสัก - สุราษฎร์ธานี	75	59	98	83	89	75	155	107	144	111	136	107
	14. อ.แหลมสัก - พังงา	184	119	150	118	162	120	265	171	202	135	208	137
	รวม	1,704	1,225	1,766	1,499	1,571	1,282	2,373	1,656	2,498	1,910	2,269	1,699

ตารางที่ 3.2-12 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยกบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)						การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)					
		ปริมาณจราจรช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงเช้า (07:00-09:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงเย็น (16:00-18:00 น.)		ปริมาณจราจรช่วงการสำรวจ (12 ชม., 06:00-18:00 น.)	
		veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr	veh/hr	pcu/hr
TMC3	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	6	3	3	2	5	2	7	3	6	4	5	3
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	59	39	89	74	63	50	65	43	83	63	70	55
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	160	143	168	153	169	153	146	124	192	171	165	153
	4. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	141	125	170	143	146	133	126	112	163	146	154	144
	5. กระบี่ - พังงา	609	538	851	750	698	641	452	394	770	666	664	602
	6. พังงา - สุราษฎร์ธานี	530	456	761	673	623	570	525	457	691	602	609	548
	7. พังงา - กระบี่	134	123	162	146	157	150	109	101	149	140	149	144
	รวม	1,639	1,427	2,204	1,941	1,861	1,699	1,430	1,234	2,054	1,792	1,816	1,649
TMC4	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	61	42	41	29	48	31	64	35	55	30	49	28
	2. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	101	85	145	128	131	116	140	127	169	141	135	120
	3. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 403)	221	226	234	234	219	226	192	188	300	291	244	243
	4. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 4)	171	116	182	130	168	123	122	80	166	112	133	94
	5. ตรัง (ทล. 4) - กลับรถ	51	30	39	26	36	23	43	29	43	28	42	29
	6. ตรัง (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	157	115	189	142	131	104	88	68	154	108	98	78
	7. ตรัง (ทล. 4) - กระบี่	241	186	394	312	255	202	174	127	363	257	230	173
	8. ตรัง (ทล. 4) - ตรัง (ทล. 403)	51	44	79	69	63	55	43	38	83	68	61	55
	9. ตรัง (ทล. 403) - ตรัง (ทล. 4)	67	53	76	63	66	56	51	40	95	79	66	57
	10. ตรัง (ทล. 403) - สุราษฎร์ธานี	212	202	233	242	209	216	164	162	282	279	212	214
	11. ตรัง (ทล. 403) - กระบี่	100	82	139	135	121	112	116	98	138	132	124	117
	12. กระบี่ - กลับรถ	114	69	101	61	95	60	151	129	157	130	148	128
	13. กระบี่ - ตรัง (ทล. 403)	114	106	125	121	125	119	114	100	165	155	136	127
	14. กระบี่ - ตรัง (ทล. 4)	282	217	256	205	245	195	202	142	321	240	237	182
	15. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	163	119	148	131	135	117	130	78	131	69	113	66
รวม	2,106	1,692	2,381	2,028	2,046	1,753	1,794	1,441	2,622	2,119	2,028	1,711	

ตารางที่ 3.2-13 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC1	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0	132	327	33	0	0	2	49	4	8	2	557
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	8	217	1,404	249	4	1	17	287	97	63	130	2,477
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4040)	0	64	408	59	1	0	2	74	7	14	2	631
	4. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4)	0	88	386	86	0	0	9	44	2	5	3	623
	5. กระบี่ (ทล. 4) - กลับรถ	0	0	34	0	72	1	0	2	0	1	1	111
	6. กระบี่ (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	1	70	386	38	0	2	3	38	11	5	5	559
	7. กระบี่ (ทล. 4) - พังงา	0	135	1,082	105	0	8	24	87	11	13	9	1,474
	8. กระบี่ (ทล. 4) - กระบี่ (ทล. 4040)	0	133	262	7	0	0	0	27	3	4	1	437
	9. กระบี่ (ทล. 4040) - กระบี่ (ทล. 4)	0	27	141	3	0	0	0	16	2	2	-	191
	10. กระบี่ (ทล. 4040) - สุราษฎร์ธานี	0	62	427	18	0	0	0	54	6	7	1	575
	11. กระบี่ (ทล. 4040) - พังงา	1	95	184	1	1	0	3	9	2	1	0	297
	12. พังงา - กระบี่ (ทล. 4040)	0	38	109	3	0	0	1	14	1	0	0	166
	13. พังงา - กระบี่ (ทล. 4)	8	133	1,061	70	1	17	31	112	14	10	19	1,476
	14. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0	299	1,763	141	1	12	26	448	119	56	77	2,942



ตารางที่ 3.2-13 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC2	1. พังงา- กลับรถ	0	219	218	5	0	0	0	5	2	1	0	450
	2. พังงา - อ.แหลมสัก	487	969	12	2	0	0	27	4	5	0	487	1,506
	3. พังงา - ตรัง	0	417	1,741	136	0	42	14	81	12	7	26	2,476
	4. พังงา - สุราษฎร์ธานี	8	498	680	12	0	1	0	55	8	4	0	1,266
	5. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0	230	547	8	2	0	1	100	13	6	1	908
	6. สุราษฎร์ธานี - อ.แหลมสัก	0	372	656	12	0	1	0	126	9	3	2	1,181
	7. สุราษฎร์ธานี -ตรัง	487	608	12	3	0	2	126	11	5	0	487	1,254
	8. ตรัง - กลับรถ	0	38	100	4	0	0	0	2	0	0	0	144
	9. ตรัง - สุราษฎร์ธานี	0	207	582	12	0	0	4	43	9	0	4	861
	10. ตรัง - พังงา	8	498	680	12	0	1	-	55	8	4	0	1,266
	11. ตรัง - อ.แหลมสัก	0	0	34	0	72	1	0	2	0	1	1	111
	12. อ.แหลมสัก - กลับรถ	0	319	645	12	0	0	0	38	7	7	0	1,028
	13. อ.แหลมสัก - สุราษฎร์ธานี	0	301	680	18	0	0	0	51	12	7	0	1,069
	14. อ.แหลมสัก - พังงา	0	773	1,082	15	2	0	0	56	6	3	5	1,942

ตารางที่ 3.2-13 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC3	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0	43	9	0	0	0	0	1	0	0	1	54
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	269	417	9	0	0	2	41	8	7	5	269	758
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0	350	1,318	70	0	3	12	218	3	25	31	2,030
	4. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0	315	1,095	70	4	6	6	203	7	27	23	1,756
	5. กระบี่ - พังงา	0	1,439	5,487	575	11	24	54	560	92	87	50	8,379
	6. พังงา - สุราษฎร์ธานี	1	1,244	4,973	543	9	17	58	463	62	55	46	7,471
	7. พังงา - กระบี่	0	289	1,177	101	1	6	9	191	49	38	23	1,884
TMC4	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0	304	234	1	1	0	1	25	0	0	6	572
	2. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0	432	918	17	1	0	1	97	46	40	21	1,573
	3. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 403)	1	194	1,780	63	1	3	9	205	104	126	140	2,626
	4. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 4)	0	893	993	11	1	1	3	58	30	13	9	2,012
	5. ตรัง (ทล. 4) - กลับรถ	0	235	190	0	0	0	0	5	0	1	2	433
	6. ตรัง (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	0	535	940	14	0	3	1	43	19	7	8	1,570
	7. ตรัง (ทล. 4) - กระบี่	1	1,017	1,915	21	1	1	2	73	24	4	4	3,063
	8. ตรัง (ทล. 4) - ตรัง (ทล. 403)	1	158	527	9	0	1	1	34	9	4	6	750
	9. ตรัง (ทล. 403) - ตรัง (ทล. 4)	2	193	510	7	0	0	1	62	4	3	6	788
	10. ตรัง (ทล. 403) - สุราษฎร์ธานี	0	194	1,534	79	1	4	5	310	83	147	149	2,506
	11. ตรัง (ทล. 403) - กระบี่	1	269	964	41	0	5	39	96	19	7	11	1,452
	12. กระบี่ - กลับรถ	0	653	453	7	1	0	1	18	8	0	0	1,141
	13. กระบี่ - ตรัง (ทล. 403)	0	186	1,139	34	0	15	24	72	4	11	18	1,503
	14. กระบี่ - ตรัง (ทล. 4)	1	964	1,846	26	2	0	0	69	28	5	0	2,941
	15. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0	484	913	15	0	0	0	62	59	45	38	1,616

ตารางที่ 3.2-14 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC1	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0.00%	23.70%	58.71%	5.92%	0.00%	0.00%	0.36%	8.80%	0.72%	1.44%	0.36%	100.00%
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0.32%	8.76%	56.68%	10.05%	0.16%	0.04%	0.69%	11.59%	3.92%	2.54%	5.25%	100.00%
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4040)	0.00%	16.84%	70.32%	5.49%	0.00%	1.70%	0.57%	3.27%	0.48%	0.28%	1.05%	100.00%
	4. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4)	0.63%	39.34%	53.71%	0.95%	0.00%	0.08%	0.00%	4.34%	0.63%	0.32%	0.00%	100.00%
	5. กระบี่ (ทล. 4) - กลับรถ	0.00%	0.00%	30.63%	0.00%	64.86%	0.90%	0.00%	1.80%	0.00%	0.90%	0.90%	100.00%
	6. กระบี่ (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	0.18%	12.52%	69.05%	6.80%	0.00%	0.36%	0.54%	6.80%	1.97%	0.89%	0.89%	100.00%
	7. กระบี่ (ทล. 4) - พังงา	0.00%	9.16%	73.41%	7.12%	0.00%	0.54%	1.63%	5.90%	0.75%	0.88%	0.61%	100.00%
	8. กระบี่ (ทล. 4) - กระบี่ (ทล. 4040)	0.00%	30.43%	59.95%	1.60%	0.00%	0.00%	0.00%	6.18%	0.69%	0.92%	0.23%	100.00%
	9. กระบี่ (ทล. 4040) - กระบี่ (ทล. 4)	0.00%	14.14%	73.82%	1.57%	0.00%	0.00%	0.00%	8.38%	1.05%	1.05%	0.00%	100.00%
	10. กระบี่ (ทล. 4040) - สุราษฎร์ธานี	0.00%	10.78%	74.26%	3.13%	0.00%	0.00%	0.00%	9.39%	1.04%	1.22%	0.17%	100.00%
	11. กระบี่ (ทล. 4040) - พังงา	0.34%	31.99%	61.95%	0.34%	0.34%	0.00%	1.01%	3.03%	0.67%	0.34%	0.00%	100.00%
	12. พังงา - กระบี่ (ทล. 4040)	0.00%	22.89%	65.66%	1.81%	0.00%	0.00%	0.60%	8.43%	0.60%	0.00%	0.00%	100.00%
	13. พังงา - กระบี่ (ทล. 4)	0.54%	9.01%	71.88%	4.74%	0.07%	1.15%	2.10%	7.59%	0.95%	0.68%	1.29%	100.00%
	14. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0.00%	10.16%	59.93%	4.79%	0.03%	0.41%	0.88%	15.23%	4.04%	1.90%	2.62%	100.00%

ตารางที่ 3.2-14 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC2	1. พังงา - กลับรถ	0.00%	48.67%	48.44%	1.11%	0.00%	0.00%	0.00%	1.11%	0.44%	0.22%	0.00%	100.00%
	2. พังงา - อ.แหลมสัก	0.00%	32.34%	64.34%	0.80%	0.13%	0.00%	0.00%	1.79%	0.27%	0.33%	0.00%	100.00%
	3. พังงา - ตรัง	0.00%	16.84%	70.32%	5.49%	0.00%	1.70%	0.57%	3.27%	0.48%	0.28%	1.05%	100.00%
	4. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0.63%	39.34%	53.71%	0.95%	0.00%	0.08%	0.00%	4.34%	0.63%	0.32%	0.00%	100.00%
	5. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0.00%	25.33%	60.24%	0.88%	0.22%	0.00%	0.11%	11.01%	1.43%	0.66%	0.11%	100.00%
	6. สุราษฎร์ธานี - อ.แหลมสัก	0.00%	31.50%	55.55%	1.02%	0.00%	0.08%	0.00%	10.67%	0.76%	0.25%	0.17%	100.00%
	7. สุราษฎร์ธานี - ตรัง	0.00%	38.84%	48.48%	0.96%	0.24%	0.00%	0.16%	10.05%	0.88%	0.40%	0.00%	100.00%
	8. ตรัง - กลับรถ	0.00%	26.39%	69.44%	2.78%	0.00%	0.00%	0.00%	1.39%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%
	9. ตรัง - สุราษฎร์ธานี	0.00%	24.04%	67.60%	1.39%	0.00%	0.00%	0.46%	4.99%	1.05%	0.00%	0.46%	100.00%
	10. ตรัง - พังงา	0.00%	18.19%	69.46%	5.08%	0.09%	0.56%	1.08%	3.87%	0.56%	0.90%	0.22%	100.00%
	11. ตรัง - อ.แหลมสัก	0.06%	36.41%	56.83%	0.82%	0.35%	0.00%	0.29%	4.38%	0.29%	0.23%	0.35%	100.00%
	12. อ.แหลมสัก - กลับรถ	0.00%	31.03%	62.74%	1.17%	0.00%	0.00%	0.00%	3.70%	0.68%	0.68%	0.00%	100.00%
	13. อ.แหลมสัก - สุราษฎร์ธานี	0.00%	28.16%	63.61%	1.68%	0.00%	0.00%	0.00%	4.77%	1.12%	0.65%	0.00%	100.00%
	14. อ.แหลมสัก - พังงา	0.00%	39.80%	55.72%	0.77%	0.10%	0.00%	0.00%	2.88%	0.31%	0.15%	0.26%	100.00%

ตารางที่ 3.2-14 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC3	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0.00%	79.63%	16.67%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.85%	0.00%	0.00%	1.85%	100.00%
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	35.49%	55.01%	1.19%	0.00%	0.00%	0.26%	5.41%	1.06%	0.92%	0.66%	35.49%	100.00%
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0.00%	17.24%	64.93%	3.45%	0.00%	0.15%	0.59%	10.74%	0.15%	1.23%	1.53%	100.00%
	4. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	17.94%	62.36%	3.99%	0.23%	0.34%	0.34%	11.56%	0.40%	1.54%	1.31%	17.94%	100.00%
	5. กระบี่ - พังงา	0.00%	17.17%	65.49%	6.86%	0.13%	0.29%	0.64%	6.68%	1.10%	1.04%	0.60%	100.00%
	6. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0.01%	16.65%	66.56%	7.27%	0.12%	0.23%	0.78%	6.20%	0.83%	0.74%	0.62%	100.00%
	7. พังงา - กระบี่	15.34%	62.47%	5.36%	0.05%	0.32%	0.48%	10.14%	2.60%	2.02%	1.22%	15.34%	100.00%
TMC4	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0.00%	53.15%	40.91%	0.17%	0.17%	0.00%	0.17%	4.37%	0.00%	0.00%	1.05%	100.00%
	2. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0.00%	27.46%	58.36%	1.08%	0.06%	0.00%	0.06%	6.17%	2.92%	2.54%	1.34%	100.00%
	3. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 403)	0.04%	7.39%	67.78%	2.40%	0.04%	0.11%	0.34%	7.81%	3.96%	4.80%	5.33%	100.00%
	4. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 4)	0.00%	44.38%	49.35%	0.55%	0.05%	0.05%	0.15%	2.88%	1.49%	0.65%	0.45%	100.00%
	5. ตรัง (ทล. 4) - กลับรถ	0.00%	54.27%	43.88%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.15%	0.00%	0.23%	0.46%	100.00%
	6. ตรัง (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	0.00%	34.08%	59.87%	0.89%	0.00%	0.19%	0.06%	2.74%	1.21%	0.45%	0.51%	100.00%
	7. ตรัง (ทล. 4) - กระบี่	0.03%	33.20%	62.52%	0.69%	0.03%	0.03%	0.07%	2.38%	0.78%	0.13%	0.13%	100.00%
	8. ตรัง (ทล. 4) - ตรัง (ทล. 403)	0.13%	21.07%	70.27%	1.20%	0.00%	0.13%	0.13%	4.53%	1.20%	0.53%	0.80%	100.00%
	9. ตรัง (ทล. 403) - ตรัง (ทล. 4)	0.25%	24.49%	64.72%	0.89%	0.00%	0.00%	0.13%	7.87%	0.51%	0.38%	0.76%	100.00%
	10. ตรัง (ทล. 403) - สุราษฎร์ธานี	0.00%	7.74%	61.21%	3.15%	0.04%	0.16%	0.20%	12.37%	3.31%	5.87%	5.95%	100.00%
	11. ตรัง (ทล. 403) - กระบี่	0.07%	18.53%	66.39%	2.82%	0.00%	0.34%	2.69%	6.61%	1.31%	0.48%	0.76%	100.00%
	12. กระบี่ - กลับรถ	0.00%	57.23%	39.70%	0.61%	0.09%	0.00%	0.09%	1.58%	0.70%	0.00%	0.00%	100.00%
	13. กระบี่ - ตรัง (ทล. 403)	0.00%	12.38%	75.78%	2.26%	0.00%	1.00%	1.60%	4.79%	0.27%	0.73%	1.20%	100.00%
	14. กระบี่ - ตรัง (ทล. 4)	0.03%	32.78%	62.77%	0.88%	0.07%	0.00%	0.00%	2.35%	0.95%	0.17%	0.00%	100.00%
	15. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0.00%	29.95%	56.50%	0.93%	0.00%	0.00%	0.00%	3.84%	3.65%	2.78%	2.35%	100.00%

ตารางที่ 3.2-15 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC1	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	4	33	70	1	0	0	0	20	5	15	11	159
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	2	335	1,578	83	10	3	18	523	162	83	203	3,000
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4040)	0	106	398	20	2	0	3	175	21	17	4	746
	4. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4)	1	186	504	50	0	0	2	120	38	6	7	914
	5. กระบี่ (ทล. 4) - กลับรถ	0	17	30	2	0	0	0	2	1	0	0	52
	6. กระบี่ (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	2	88	544	46	0	0	0	60	27	15	7	789
	7. กระบี่ (ทล. 4) - พังงา	0	224	1,147	74	0	13	25	115	21	11	6	1,636
	8. กระบี่ (ทล. 4) - กระบี่ (ทล. 4040)	0	255	262	7	0	1	2	43	2	6	-	578
	9. กระบี่ (ทล. 4040) - กระบี่ (ทล. 4)	0	132	77	1	0	0	0	35	3	2	1	251
	10. กระบี่ (ทล. 4040) - สุราษฎร์ธานี	0	111	380	14	0	2	0	113	13	10	1	644
	11. กระบี่ (ทล. 4040) - พังงา	0	120	187	6	0	1	5	22	2	1	0	344
	12. พังงา - กระบี่ (ทล. 4040)	0	57	118	4	0	1	2	12	4	0	0	198
	13. พังงา - กระบี่ (ทล. 4)	0	177	1,145	62	0	25	20	118	23	13	11	1,594
	14. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0	0	429	17	2,044	78	6	7	30	283	96	2,990

ตารางที่ 3.2-15 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC2	1. พังงา - กลับรถ	1	164	203	6	2	2	0	15	0	1	0	394
	2. พังงา - อ.แหลมสัก	0	772	918	12	3	3	3	47	7	3	2	1,770
	3. พังงา - ตรัง	2	682	2,153	139	9	6	48	151	21	18	13	3,242
	4. พังงา - สุราษฎร์ธานี	1	906	976	12	2	1	0	67	12	4	2	1,983
	5. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0	511	782	6	1	0	0	94	12	3	8	1,417
	6. สุราษฎร์ธานี - อ.แหลมสัก	0	517	741	4	1	1	0	99	10	13	11	1,397
	7. สุราษฎร์ธานี - ตรัง	1	1,286	1,342	20	4	1	1	103	6	3	5	2,772
	8. ตรัง - กลับรถ	0	371	334	7	4	0	0	11	1	0	0	728
	9. ตรัง - สุราษฎร์ธานี	0	397	778	11	4	1	1	99	9	5	7	1,312
	10. ตรัง - พังงา	0	751	1,974	132	10	16	26	284	16	22	5	3,236
	11. ตรัง - อ.แหลมสัก	6	1,112	994	18	1	0	1	165	8	4	0	2,309
	12. อ.แหลมสัก - กลับรถ	2	443	689	9	2	0	1	48	4	3	2	1,203
	13. อ.แหลมสัก - สุราษฎร์ธานี	1	510	824	4	1	2	0	61	20	20	1	1,444
	14. อ.แหลมสัก - พังงา	2	1,290	1,123	20	1	2	0	45	8	3	0	2,494

ตารางที่ 3.2-15 จำนวนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC3	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	1	47	14	0	0	0	0	1	0	2	0	65
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	1	345	381	32	4	3	2	40	10	18	3	839
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0	302	1,262	56	0	6	5	249	11	41	47	1,979
	4. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0	378	967	57	0	6	9	307	58	43	28	1,853
	5. กระบี่ - พังงา	0	1,476	4,862	847	8	29	35	486	78	92	49	7,962
	6. พังงา - สุราษฎร์ธานี	3	1,338	4,572	430	18	17	30	749	62	49	41	7,309
	7. พังงา - กระบี่	0	304	955	49	4	10	7	318	58	53	30	1,788
TMC4	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	1	394	172	2	0	0	0	19	3	0	2	593
	2. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0	435	928	23	0	1	0	102	44	56	26	1,615
	3. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 403)	0	221	2,059	66	0	3	3	243	91	94	145	2,925
	4. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 4)	0	727	784	17	0	1	4	45	9	3	6	1,596
	5. ตรัง (ทล. 4) - กลับรถ	0	244	243	2	0	0	0	10	4	1	1	505
	6. ตรัง (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	0	384	703	14	0	1	1	64	4	5	2	1,178
	7. ตรัง (ทล. 4) - กระบี่	1	1,055	1,588	19	0	3	0	56	20	5	7	2,754
	8. ตรัง (ทล. 4) - ตรัง (ทล. 403)	1	157	492	8	0	0	0	49	13	8	6	734
	9. ตรัง (ทล. 403) - ตรัง (ทล. 4)	1	173	538	6	0	0	0	49	12	2	6	787
	10. ตรัง (ทล. 403) - สุราษฎร์ธานี	0	185	1,731	75	0	4	5	238	93	88	125	2,544
	11. ตรัง (ทล. 403) - กระบี่	1	234	1,063	65	0	6	35	51	12	12	5	1,484
	12. กระบี่ - กลับรถ	0	586	825	13	1	0	2	191	58	69	31	1,776
	13. กระบี่ - ตรัง (ทล. 403)	0	234	1,184	43	0	6	21	107	9	10	15	1,629
	14. กระบี่ - ตรัง (ทล. 4)	0	1,021	1,657	16	0	0	1	121	16	5	6	2,843
	15. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0	848	439	10	0	0	1	54	3	0	0	1,355



ตารางที่ 3.2-16 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

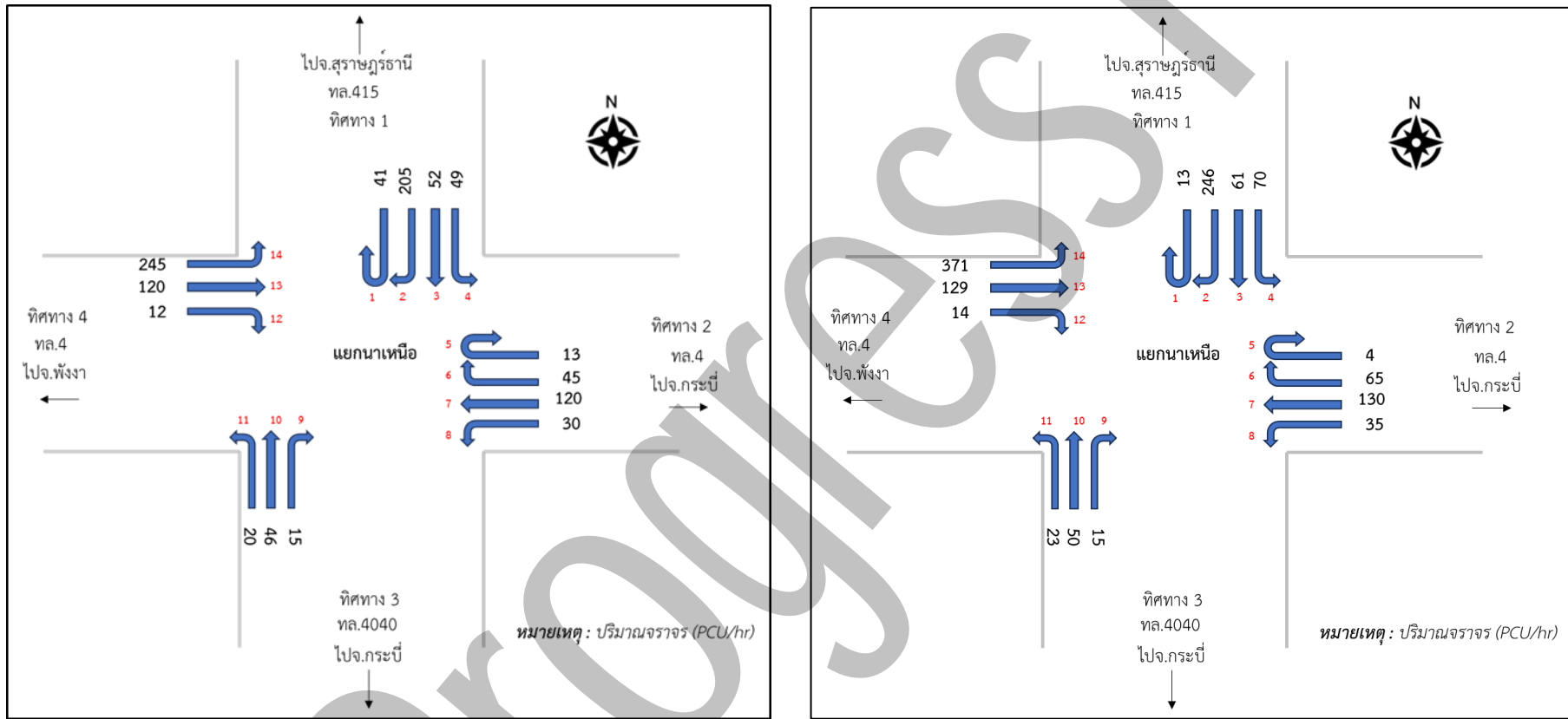
จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC1	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	2.52%	20.75%	44.03%	0.63%	0.00%	0.00%	0.00%	12.58%	3.14%	9.43%	6.92%	100.00%
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0.07%	11.17%	52.60%	2.77%	0.33%	0.10%	0.60%	17.43%	5.40%	2.77%	6.77%	100.00%
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4040)	0.00%	14.21%	53.35%	2.68%	0.27%	0.00%	0.40%	23.46%	2.82%	2.28%	0.54%	100.00%
	4. สุราษฎร์ธานี - กระบี่ (ทล. 4)	0.11%	20.35%	55.14%	5.47%	0.00%	0.00%	0.22%	13.13%	4.16%	0.66%	0.77%	100.00%
	5. กระบี่ (ทล. 4) - กลับรถ	0.00%	32.69%	57.69%	3.85%	0.00%	0.00%	0.00%	3.85%	1.92%	0.00%	0.00%	100.00%
	6. กระบี่ (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	0.25%	11.15%	68.95%	5.83%	0.00%	0.00%	0.00%	7.60%	3.42%	1.90%	0.89%	100.00%
	7. กระบี่ (ทล. 4) - พังงา	0.00%	13.69%	70.11%	4.52%	0.00%	0.79%	1.53%	7.03%	1.28%	0.67%	0.37%	100.00%
	8. กระบี่ (ทล. 4) - กระบี่ (ทล. 4040)	0.00%	44.12%	45.33%	1.21%	0.00%	0.17%	0.35%	7.44%	0.35%	1.04%	0.00%	100.00%
	9. กระบี่ (ทล. 4040) - กระบี่ (ทล. 4)	0.00%	52.59%	30.68%	0.40%	0.00%	0.00%	0.00%	13.94%	1.20%	0.80%	0.40%	100.00%
	10. กระบี่ (ทล. 4040) - สุราษฎร์ธานี	0.00%	17.24%	59.01%	2.17%	0.00%	0.31%	0.00%	17.55%	2.02%	1.55%	0.16%	100.00%
	11. กระบี่ (ทล. 4040) - พังงา	0.00%	34.88%	54.36%	1.74%	0.00%	0.29%	1.45%	6.40%	0.58%	0.29%	0.00%	100.00%
	12. พังงา - กระบี่ (ทล. 4040)	0.00%	28.79%	59.60%	2.02%	0.00%	0.51%	1.01%	6.06%	2.02%	0.00%	0.00%	100.00%
	13. พังงา - กระบี่ (ทล. 4)	0.00%	11.10%	71.83%	3.89%	0.00%	1.57%	1.25%	7.40%	1.44%	0.82%	0.69%	100.00%
	14. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0.00%	0.00%	14.35%	0.57%	68.36%	2.61%	0.20%	0.23%	1.00%	9.46%	3.21%	100.00%

ตารางที่ 3.2-16 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566) (ต่อ)

จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC2	1. พังงา - กลับรถ	0.25%	41.62%	51.52%	1.52%	0.51%	0.51%	0.00%	3.81%	0.00%	0.25%	0.00%	100.00%
	2. พังงา - อ.แหลมสัก	0.00%	43.62%	51.86%	0.68%	0.17%	0.17%	0.17%	2.66%	0.40%	0.17%	0.11%	100.00%
	3. พังงา - ตรัง	0.06%	21.04%	66.41%	4.29%	0.28%	0.19%	1.48%	4.66%	0.65%	0.56%	0.40%	100.00%
	4. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0.05%	45.69%	49.22%	0.61%	0.10%	0.05%	0.00%	3.38%	0.61%	0.20%	0.10%	100.00%
	5. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0.00%	36.06%	55.19%	0.42%	0.07%	0.00%	0.00%	6.63%	0.85%	0.21%	0.56%	100.00%
	6. สุราษฎร์ธานี - อ.แหลมสัก	0.00%	37.01%	53.04%	0.29%	0.07%	0.07%	0.00%	7.09%	0.72%	0.93%	0.79%	100.00%
	7. สุราษฎร์ธานี - ตรัง	0.05%	43.88%	50.69%	0.62%	0.19%	0.05%	0.05%	3.86%	0.29%	0.14%	0.19%	100.00%
	8. ตรัง - กลับรถ	0.00%	50.96%	45.88%	0.96%	0.55%	0.00%	0.00%	1.51%	0.14%	0.00%	0.00%	100.00%
	9. ตรัง - สุราษฎร์ธานี	0.00%	30.26%	59.30%	0.84%	0.30%	0.08%	0.08%	7.55%	0.69%	0.38%	0.53%	100.00%
	10. ตรัง - พังงา	0.00%	23.21%	61.00%	4.08%	0.31%	0.49%	0.80%	8.78%	0.49%	0.68%	0.15%	100.00%
	11. ตรัง - อ.แหลมสัก	0.26%	48.16%	43.05%	0.78%	0.04%	0.00%	0.04%	7.15%	0.35%	0.17%	0.00%	100.00%
	12. อ.แหลมสัก - กลับรถ	0.17%	36.82%	57.27%	0.75%	0.17%	0.00%	0.08%	3.99%	0.33%	0.25%	0.17%	100.00%
	13. อ.แหลมสัก - สุราษฎร์ธานี	0.07%	35.32%	57.06%	0.28%	0.07%	0.14%	0.00%	4.22%	1.39%	1.39%	0.07%	100.00%
	14. อ.แหลมสัก - พังงา	0.08%	51.72%	45.03%	0.80%	0.04%	0.08%	0.00%	1.80%	0.32%	0.12%	0.00%	100.00%

ตารางที่ 3.2-16 สัดส่วนยานพาหนะที่จุดสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก (TMC) การสำรวจข้อมูล ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566) (ต่อ)

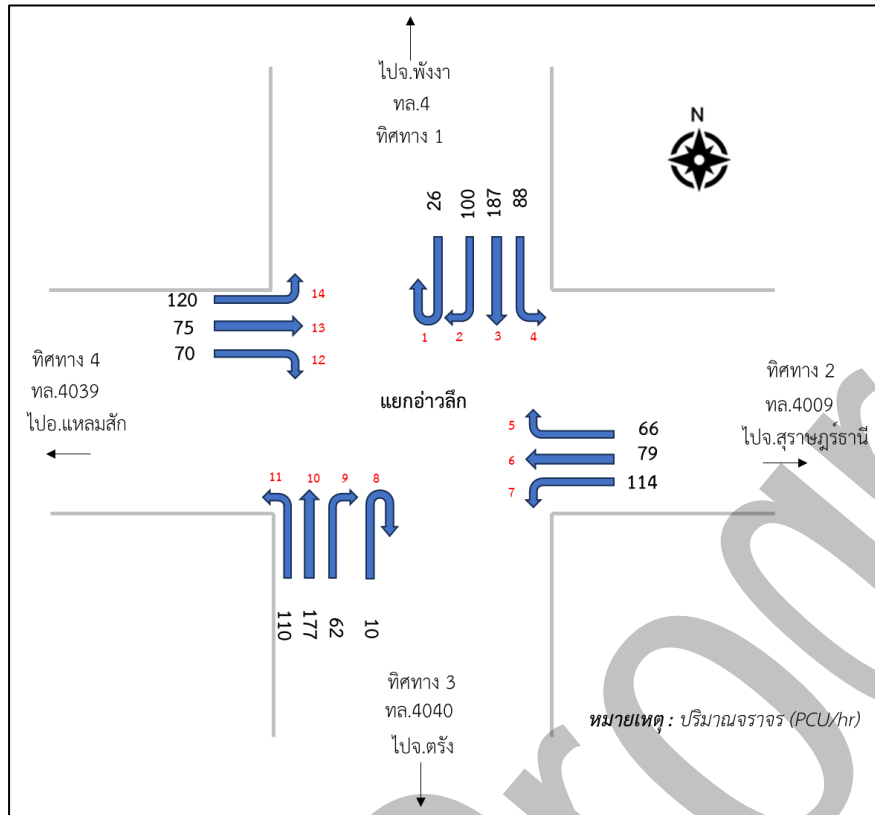
จุดสำรวจ	ทิศทาง	จักรยานสองล้อและสามล้อ	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	รวม
TMC3	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	1.54%	72.31%	21.54%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.54%	0.00%	3.08%	0.00%	100.00%
	2. สุราษฎร์ธานี - พังงา	0.12%	41.12%	45.41%	3.81%	0.48%	0.36%	0.24%	4.77%	1.19%	2.15%	0.36%	100.00%
	3. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0.00%	15.26%	63.77%	2.83%	0.00%	0.30%	0.25%	12.58%	0.56%	2.07%	2.37%	100.00%
	4. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0.00%	20.40%	52.19%	3.08%	0.00%	0.32%	0.49%	16.57%	3.13%	2.32%	1.51%	100.00%
	5. กระบี่ - พังงา	0.00%	18.54%	61.07%	10.64%	0.10%	0.36%	0.44%	6.10%	0.98%	1.16%	0.62%	100.00%
	6. พังงา - สุราษฎร์ธานี	0.04%	18.31%	62.55%	5.88%	0.25%	0.23%	0.41%	10.25%	0.85%	0.67%	0.56%	100.00%
	7. พังงา - กระบี่	0.00%	17.00%	53.41%	2.74%	0.22%	0.56%	0.39%	17.79%	3.24%	2.96%	1.68%	100.00%
TMC4	1. สุราษฎร์ธานี - กลับรถ	0.17%	66.44%	29.01%	0.34%	0.00%	0.00%	0.00%	3.20%	0.51%	0.00%	0.34%	100.00%
	2. สุราษฎร์ธานี - กระบี่	0.00%	26.93%	57.46%	1.42%	0.00%	0.06%	0.00%	6.32%	2.72%	3.47%	1.61%	100.00%
	3. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 403)	0.00%	7.56%	70.39%	2.26%	0.00%	0.10%	0.10%	8.31%	3.11%	3.21%	4.96%	100.00%
	4. สุราษฎร์ธานี - ตรัง (ทล. 4)	0.00%	45.55%	49.12%	1.07%	0.00%	0.06%	0.25%	2.82%	0.56%	0.19%	0.38%	100.00%
	5. ตรัง (ทล. 4) - กลับรถ	0.00%	48.32%	48.12%	0.40%	0.00%	0.00%	0.00%	1.98%	0.79%	0.20%	0.20%	100.00%
	6. ตรัง (ทล. 4) - สุราษฎร์ธานี	0.00%	32.60%	59.68%	1.19%	0.00%	0.08%	0.08%	5.43%	0.34%	0.42%	0.17%	100.00%
	7. ตรัง (ทล. 4) - กระบี่	0.04%	38.31%	57.66%	0.69%	0.00%	0.11%	0.00%	2.03%	0.73%	0.18%	0.25%	100.00%
	8. ตรัง (ทล. 4) - ตรัง (ทล. 403)	0.14%	21.39%	67.03%	1.09%	0.00%	0.00%	0.00%	6.68%	1.77%	1.09%	0.82%	100.00%
	9. ตรัง (ทล. 403) - ตรัง (ทล. 4)	0.13%	21.98%	68.36%	0.76%	0.00%	0.00%	0.00%	6.23%	1.52%	0.25%	0.76%	100.00%
	10. ตรัง (ทล. 403) - สุราษฎร์ธานี	0.00%	7.27%	68.04%	2.95%	0.00%	0.16%	0.20%	9.36%	3.66%	3.46%	4.91%	100.00%
	11. ตรัง (ทล. 403) - กระบี่	0.07%	15.77%	71.63%	4.38%	0.00%	0.40%	2.36%	3.44%	0.81%	0.81%	0.34%	100.00%
	12. กระบี่ - กลับรถ	0.00%	33.00%	46.45%	0.73%	0.06%	0.00%	0.11%	10.75%	3.27%	3.89%	1.75%	100.00%
	13. กระบี่ - ตรัง (ทล. 403)	0.00%	14.36%	72.68%	2.64%	0.00%	0.37%	1.29%	6.57%	0.55%	0.61%	0.92%	100.00%
	14. กระบี่ - ตรัง (ทล. 4)	0.00%	35.91%	58.28%	0.56%	0.00%	0.00%	0.04%	4.26%	0.56%	0.18%	0.21%	100.00%
	15. กระบี่ - สุราษฎร์ธานี	0.00%	62.58%	32.40%	0.74%	0.00%	0.00%	0.07%	3.99%	0.22%	0.00%	0.00%	100.00%



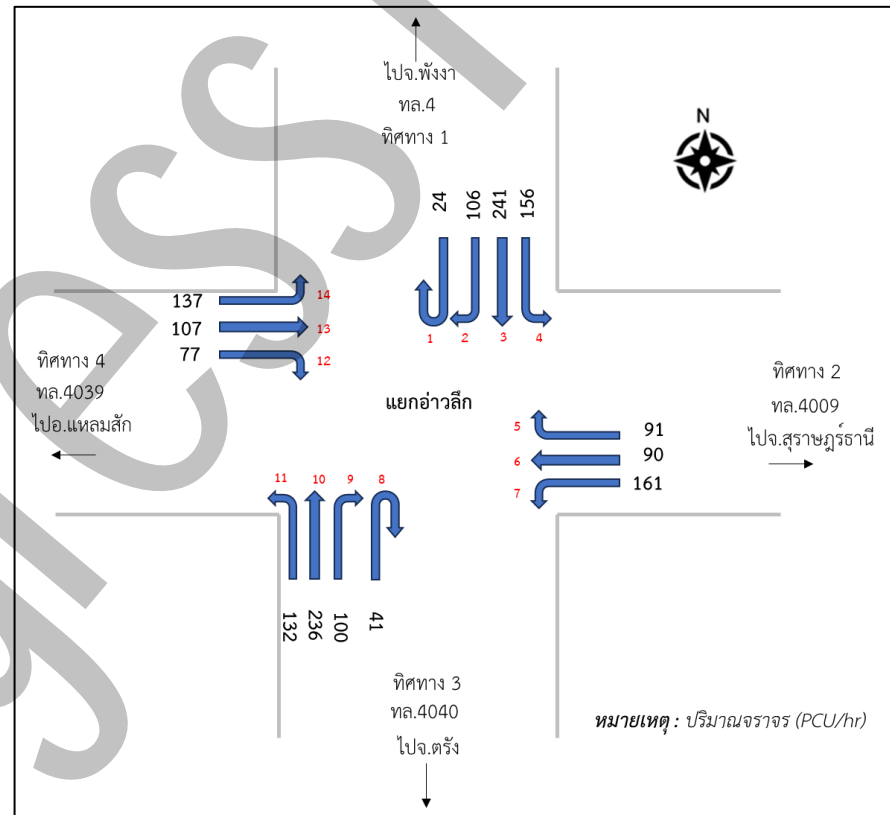
การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)

การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

รูปที่ 3.2-32 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC1 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

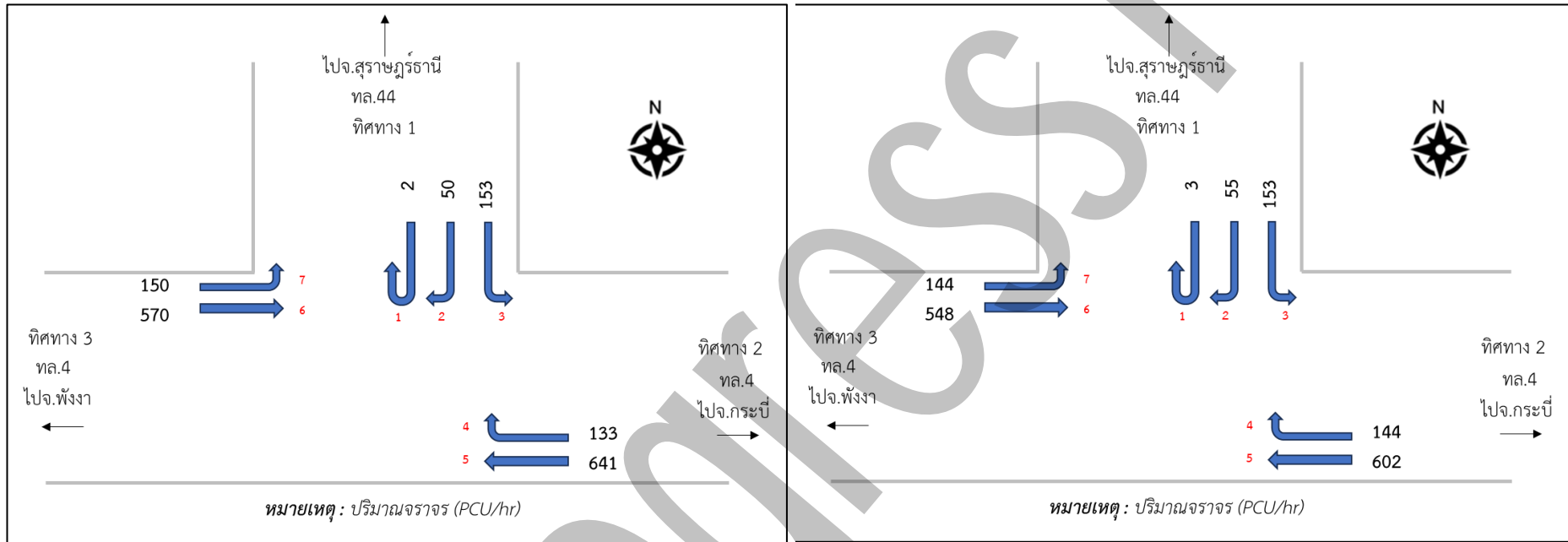


การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)



การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

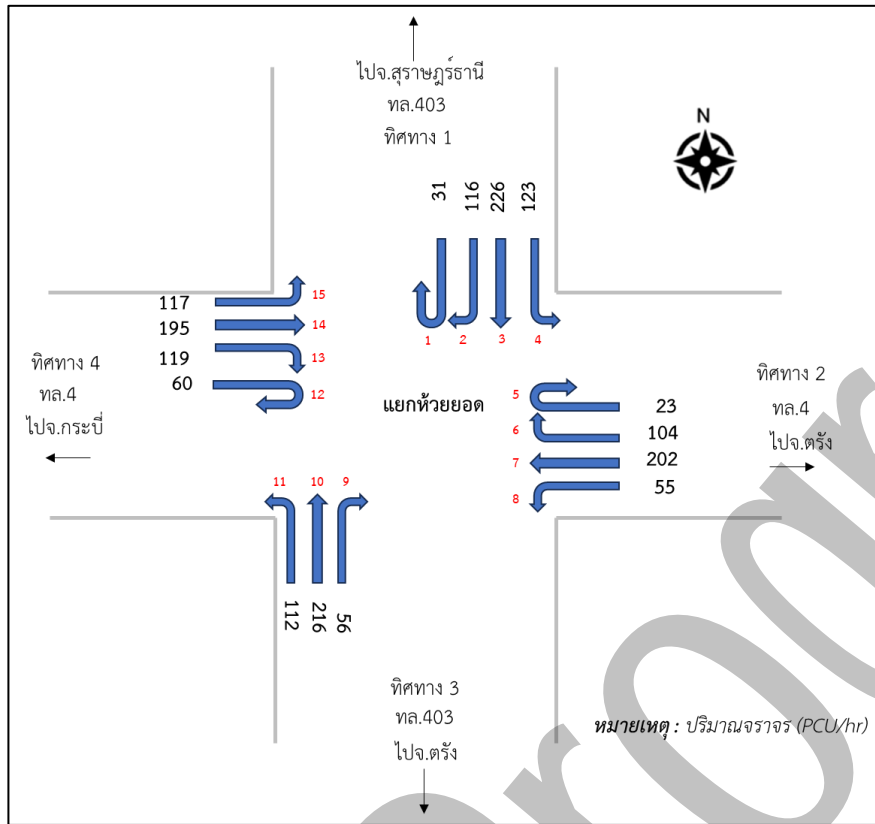
รูปที่ 3.2-33 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC2 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



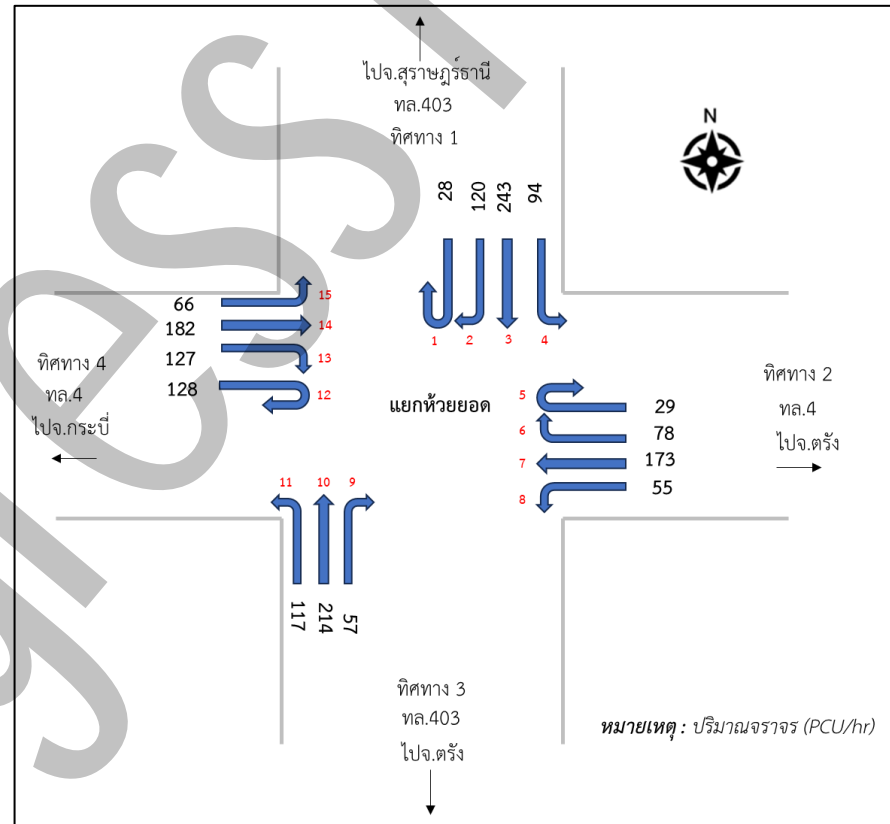
การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)

การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

รูปที่ 3.2-34 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC3 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2



การสำรวจ ครั้งที่ 1 (25 พ.ย. 2566)



การสำรวจ ครั้งที่ 2 (9 ธ.ค. 2566)

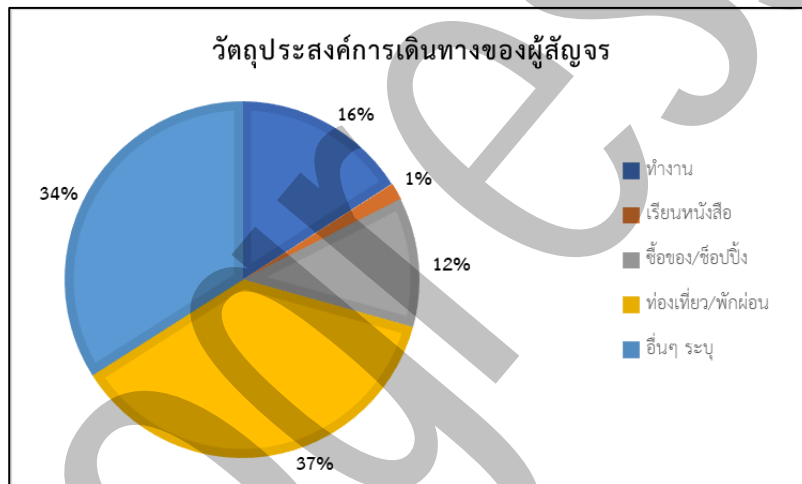
รูปที่ 3.2-35 ปริมาณจราจรแยกตามทิศทางการสัญจรบนทางแยกจุดสำรวจ TMC4 ในการสำรวจ ครั้งที่ 1 และ 2

### 3) ผลการสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทาง (Origin-Destination Survey, OD)

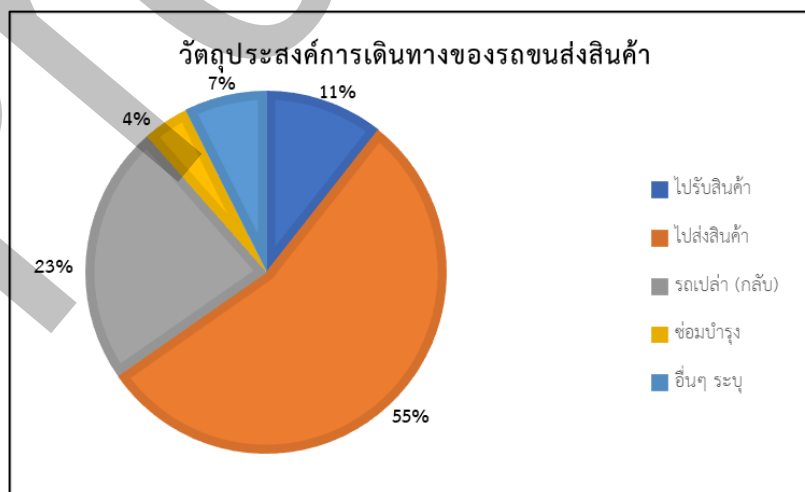
จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง - ปลายทาง และข้อมูลการเดินทางจากกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้สัญจร และรถขนส่งสินค้า สามารถนำเสนอผลการวิเคราะห์เบื้องต้น โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง รวมถึงจำนวนการเดินทางที่เกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวมกับพื้นที่โดยรอบ และจำนวนการเดินทางที่เกิดขึ้นภายในแต่ละจังหวัดที่เป็นพื้นที่ศึกษาของโครงการและพื้นที่โดยรอบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

#### 3.1 วัตถุประสงค์การเดินทางของผู้สัญจรและรถขนส่งสินค้า

การเดินทางของผู้สัญจร และรถขนส่งสินค้า จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังแสดงในรูปที่ 3.2-36



วัตถุประสงค์การเดินทางของผู้สัญจร



วัตถุประสงค์การเดินทางของรถขนส่งสินค้า

รูปที่ 3.2-36 วัตถุประสงค์การเดินทางของกลุ่มเป้าหมาย



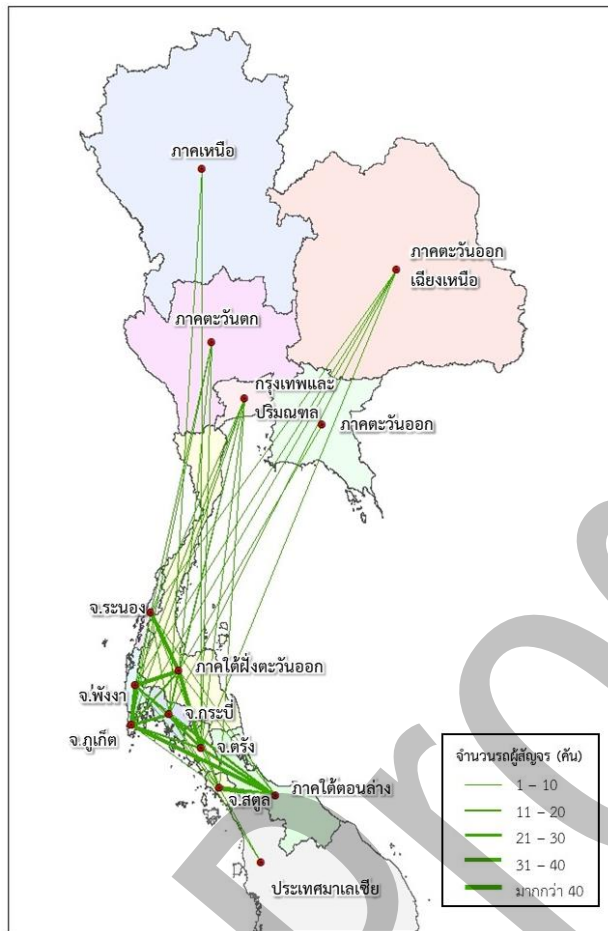
จากรูปที่ 3.2-36 การเดินทางของผู้สัญจรมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการท่องเที่ยว/พักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมา ได้แก่ การเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ร้อยละ 34 โดยจากการตรวจสอบประกอบด้วย การเดินทางเพื่อธุระส่วนตัว อาทิ ติดต่อราชการ พบแพทย์ ซ่อมรถ กลับบ้าน เป็นต้น และการเดินทางเพื่อกิจกรรมทางสังคม อาทิ ร่วมงานศพ งานแต่งงาน งานบวช เยี่ยมญาติ เป็นต้น ขณะที่การเดินทางเพื่อซื้อของ/ซื้อปิ้ง (ร้อยละ 12) อาจจัดอยู่ในกลุ่มการเดินทางเพื่อสนทนาการค้าเช่นเดียวกัน โดยการเดินทางทั้ง 3 กลุ่มนี้ คิดเป็นร้อยละ 83 ของการเดินทางทั้งหมดของผู้สัญจร ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของการเดินทางที่เกิดขึ้นเพื่อทำกิจกรรมช่วงวันหยุดภายในพื้นที่ศึกษา โดยการเดินทางที่เหลือร้อยละ 17 ซึ่งเป็นกิจกรรมรองที่เกิดขึ้นในช่วงวันหยุด ประกอบด้วย การเดินทางไปทำงาน (ร้อยละ 16) และการเดินทางไปเรียนหนังสือ (ร้อยละ 1)

สำหรับวัตถุประสงค์การเดินทางของรถขนส่งสินค้า พบว่า ร้อยละ 55 เป็นการเดินทางไปส่งสินค้า รองลงมา ได้แก่ การขับรถเที่ยวเปล่า (เที่ยวกลับ) คิดเป็นร้อยละ 23 รวมทั้งสองกิจกรรมนี้ คิดเป็นร้อยละ 78 ของการเดินทางทั้งหมดของรถขนส่งสินค้า ซึ่งสัดส่วนดังกล่าว แสดงให้เห็นมิติของพื้นที่ศึกษาที่เป็นจุดปลายทางของการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ ขณะที่การเดินทางที่เหลือ ร้อยละ 22 เป็นการเดินทางเพื่อรับสินค้า (ร้อยละ 11) กิจกรรมอื่น ๆ (ร้อยละ 7) และเพื่อซ่อมบำรุง (ร้อยละ 4)

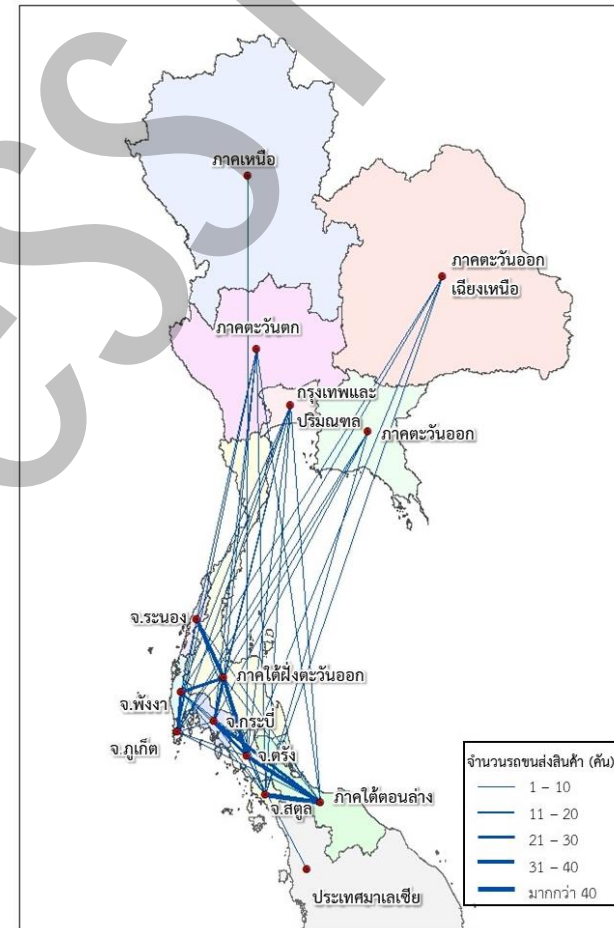
### 3.2 จำนวนยานพาหนะของผู้สัญจรและรถขนส่งสินค้า

จำนวนยานพาหนะที่เกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ศึกษาของโครงการในภาพรวมกับพื้นที่โดยรอบในหน่วย คัน (Veh) ดังแสดงในรูปที่ 3.2-37 และตารางที่ 3.2-17 ถึงตารางที่ 3.2-18 และจำนวนยานพาหนะที่เกิดขึ้นภายในแต่ละจังหวัดที่เป็นพื้นที่ศึกษาของโครงการและพื้นที่โดยรอบ ในหน่วย คัน (Veh) ดังแสดงในรูปที่ 3.2-38 ถึงรูปที่ 3.2-49

จากรูปที่ 3.2-37 และตารางที่ 3.2-17 ถึงตารางที่ 3.2-18 ซึ่งเป็นการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาโดยรวมกับภูมิภาคโดยรอบ ของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้สัญจร และรถขนส่งสินค้า จากข้อมูลดังกล่าวพบว่า จำนวนยานพาหนะส่วนใหญ่ เป็นการเดินทางที่เกิดขึ้นและสิ้นสุดภายในพื้นที่จังหวัด ดังจะเห็นได้จากการเดินทางของผู้สัญจรและรถขนส่งสินค้าภายในจังหวัดพังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล โดยจังหวัดระนองเป็นจังหวัดเดียวที่การเดินทางที่เกิดขึ้นและสิ้นสุดภายในจังหวัดมีจำนวนน้อย เมื่อพิจารณาการเดินทางในกลุ่มจังหวัดพื้นที่ศึกษาของโครงการ จังหวัดตรัง เป็นจังหวัดที่มีการเดินทางเป็นจุดปลายทางสูงสุด ทั้งการเดินทางของผู้สัญจร และรถขนส่งสินค้า (350 คัน และ 209 คัน ตามลำดับ) โดยการเดินทางของผู้สัญจร มีจำนวนยานพาหนะจากภายนอกจังหวัดมากที่สุด มีต้นทางมาจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งตะวันออก และการเดินทางของรถขนส่งสินค้า มีจำนวนยานพาหนะจากภายนอกจังหวัดมากที่สุด มีต้นทางมาจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง



จำนวนการเดินทางของผู้สำรวจระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบ



จำนวนการเดินทางของรถขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบ

รูปที่ 3.2-37 จำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบ

ตารางที่ 3.2-17 จำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของผู้สัญจร

ปลายทาง ต้นทาง	จ.ระนอง	จ.พังงา	จ.ภูเก็ต	จ.กระบี่	จ.ตรัง	จ.สตูล	กรุงเทพ และ ปริมณฑล	ภาคเหนือ	ภาค ตะวันออก เฉียงเหนือ	ภาคกลาง	ภาค ตะวันออก	ภาคใต้ฝั่ง ตะวันออก	ภาคใต้ ตอนล่าง	ประเทศ มาเลเซีย	รวม
จ.ระนอง	2	4	4	0	0	1	2	0	1	0	0	35	0	0	49
จ.พังงา	2	90	34	5	3	2	1	0	1	0	0	27	4	0	169
จ.ภูเก็ต	0	26	163	11	12	2	5	0	2	1	0	12	33	0	267
จ.กระบี่	1	11	25	146	22	5	1	1	1	0	0	14	14	1	242
จ.ตรัง	0	3	5	11	255	1	6	0	1	1	0	29	27	0	339
จ.สตูล	0	1	3	5	6	141	0	0	0	0	0	7	76	2	241
กรุงเทพและปริมณฑล	1	3	1	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	10
ภาคเหนือ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ภาคกลาง	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
ภาคตะวันออก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ภาคใต้ฝั่งตะวันออก	21	32	13	15	34	8	3	0	0	1	1	156	1	0	285
ภาคใต้ตอนล่าง	1	0	16	20	16	77	0	0	0	0	0	2	2	0	134
ประเทศมาเลเซีย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	29	170	265	213	350	240	18	1	6	3	1	283	157	3	1,739

ตารางที่ 3.2-18 จำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ศึกษาและภูมิภาคโดยรอบของรถขนส่งสินค้า

ปลายทาง ต้นทาง	จ.ระนอง	จ.พังงา	จ.ภูเก็ต	จ.กระบี่	จ.ตรัง	จ.สตูล	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล	ภาคเหนือ	ภาค ตะวันออก เฉียงเหนือ	ภาคกลาง	ภาค ตะวันออก	ภาคใต้ฝั่ง ตะวันออก	ภาคใต้ ตอนล่าง	ประเทศ มาเลเซีย	รวม
จ.ระนอง	2	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	28	1	0	34
จ.พังงา	1	38	19	6	3	1	2	0	2	0	0	12	5	0	89
จ.ภูเก็ต	0	14	82	7	2	0	7	0	1	2	0	9	6	0	130
จ.กระบี่	0	4	3	72	11	4	0	0	0	1	0	11	9	0	115
จ.ตรัง	0	7	6	11	115	3	7	0	1	0	0	32	29	0	211
จ.สตูล	0	0	0	3	3	77	1	0	0	0	0	4	39	0	127
กรุงเทพฯและปริมณฑล	1	1	5	1	8	4	0	0	0	0	0	0	1	0	21
ภาคเหนือ	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
ภาคกลาง	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3
ภาคตะวันออก	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
ภาคใต้ฝั่งตะวันออก	13	18	7	10	27	2	2	0	0	1	1	59	1	0	141
ภาคใต้ตอนล่าง	0	3	3	10	32	50	3	0	0	0	0	1	0	0	102
ประเทศมาเลเซีย	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
รวม	17	85	127	122	209	144	22	0	4	5	1	156	92	0	984

4) ผลการสำรวจความเร็วเฉพาะจุดบนโครงข่ายถนน (Spot Speed Survey, SS)

ผลการสำรวจความเร็วบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาช่วงเช้า (06:00 - 09:00 น.) ช่วงกลางวัน (11:00 - 13:00 น.) ช่วงเย็น (15:00 - 18:00 น.) และตลอดช่วงสำรวจข้อมูล (06:00 - 18:00 น.) พบว่ามีความเร็วเฉลี่ยในภาพรวมอยู่ระหว่าง 88 กม./ชม. ถึง 91 กม./ชม. โดยมีรายละเอียดของแต่ละจุดสำรวจแสดงดังตารางที่ 3.2-17

ตารางที่ 3.2-19 ความเร็วเฉลี่ยที่จุดสำรวจความเร็วเฉพาะจุด

จุดสำรวจ	จังหวัด	ชื่อถนน	ทิศทาง	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)			
				ช่วงเช้า 06:00-09:00 น.	ช่วงกลางวัน 11:00-13:00 น.	ช่วงเย็น 15:00-18:00 น.	ตลอดช่วงสำรวจ 06:00-18:00 น.
SS1	ชุมพร	ทล.4	ทิศทางชุมพร - ระนอง	105.24	103.04	99.84	103.58
			ทิศทางระนอง - ชุมพร	70.89	74.87	81.51	75.38
SS2	ระนอง	ทล.4	ทิศทางระนอง - ชุมพร	56.53	56.64	60.52	57.9
			ทิศทางชุมพร - ระนอง	65.22	63.65	66.42	65.35
SS3	พังงา	ทล.4	ทิศทางพังงา - สุราษฎร์ธานี	66.53	69.46	76.06	70.82
			ทิศทางสุราษฎร์ธานี - พังงา	100.03	96.48	95.53	100.98
SS4	พังงา	ทล.4	ทิศทางกระบี่ - พังงา	106.19	87.17	109.06	95.96
			ทิศทางพังงา - กระบี่	76.63	116.61	105.92	103.36
SS5	ภูเก็ต	ทล.402	ทิศทางพังงา - ภูเก็ต	70.09	80.87	80.05	80.01
			ทิศทางภูเก็ต - พังงา	86.46	93.58	93.53	92.05
SS6	ภูเก็ต	ทล.4030	ทิศทางภูเก็ต (จากแหลมพรหมเทพ) - พังงา	78.08	77.43	82.98	79.02
			ทิศทางพังงา - ภูเก็ต (ไปแหลมพรหมเทพ)	60.61	68.17	69.54	67.23
SS7	กระบี่	ทล.4037	ทิศทางกระบี่ - สุราษฎร์ธานี	83.91	89.89	82.28	86.22
			ทิศทางสุราษฎร์ธานี - กระบี่	108.32	99.57	84.89	98.47
SS8	กระบี่	ทล.4	ทิศทางกระบี่ - ตรัง	84.06	101.42	101.37	97.63
			ทิศทางตรัง - กระบี่	103.95	95.74	97.03	96.46
SS9	กระบี่	ทล.4	ทิศทางกระบี่ - ตรัง	86.46	91.46	81.67	90.77
			ทิศทางตรัง - กระบี่	88.82	92.05	104.15	95.01
SS10	ตรัง	ทล.4	ทิศทางตรัง - พัทลุง	106.14	107.14	109.14	107.03
			ทิศทางพัทลุง - ตรัง	96.15	91.61	92.44	91.92
SS11	ตรัง	ทล.404	ทิศทางตรัง - สตูล	104.55	102.17	96.16	101.78
			ทิศทางสตูล - ตรัง	111.53	112.96	104.96	110.02
SS12	ตรัง	ทล.416	ทิศทางตรัง - สตูล	102.27	103.59	110.52	104.15
			ทิศทางสตูล - ตรัง	95.30	104.68	99.87	101.05
SS13	สตูล	ทล.416	ทิศทางสตูล - ปะเหลิส	92.26	90.75	90.55	92.62
			ทิศทางปะเหลิส - สตูล	88.21	89.96	90.65	88.79
SS14	สตูล	ทล.406	ทิศทางสตูล - ปะเหลิส	86.49	88.33	85.15	84.69
			ทิศทางปะเหลิส - สตูล	96.26	95.02	92.57	96.08
เฉลี่ยทุกสายทาง				88.47	90.87	90.87	90.51